RIVISTA NAUTICA

RIVISTA NAUTICA

PUBBLICAZIONE ILLUSTRATA DI

MARINA MERCANTILE
MARINA MILITARE
YACHTING ROWING

Premiata con Medaglia d'Argento all'Esposizione Colombiana - Genova 1892
Medaglia d'Oro al Concorso Nazionale delle Pubblicazioni Sportive - Genova 1893
Diploma di Benemerenza - Esposizione Internazionale di Sport - Milano 1894
Medaglia d'Oro all'Esposizione Generale Italiana - Torino 1898

DIRETTORE LUIGI CAPUCCIO

Anno XII - Volume XII
1903

DIREZIONE ED AMMINISTRAZIONE
TORINO - VIA SAN FRANCESCO DA PAOLA, 22 - TORINO

INDICE DELLE MATERIE

TESTO.

VARIE.

Marina Militare.

NAVI ITALIANE.

NAVI ESTERE.

Austria-Ungheria.

Germania.

Francia.

Argentina.

Russia.

CRONACA.

Marina Mercantile.

VAPORI.

VELIERI.

BARCONI DA RIMORCHIO.

CRONACA.

Yachting.

CENNI ED ILLUSTRAZIONI DI YACHTS.

REGATE: *Resoconti speciali.*

REGATE: *Bandi, Programmi e Resoconti.*

CRONACA.

VARIE.

Rowing.

CENNI ED ILLUSTRAZIONI DI CANOTTIERI ED EQUIPAGGI.

REGATE: *Resoconti speciali.*

REGATE: *Bandi, Programmi e Resoconti.*

CRONACA.

NUOTO.

VARIE.

Atti Ufficiali del R. R.-C. I.

Pei resoconti ufficiali delle regate, Bandi e Programmi delle stesse, vedi ROWING: *Bandi, Programmi e Resoconti.*

DELIBERAZIONI DELLA SEDE CENTRALE.

Atti Ufficiali della F. I. S. A.

Comunicati della Direzione Generale del R. R.-C. I.

Comunicati delle Sezioni del R. R.-C. I.

Comunicati delle Società.

Atti Ufficiali del "Club Nautico„ di Nizza.

Bibliografia.

Buca delle lettere.

Necrologia.

AUTORI.

ILLUSTRAZIONI.

Marina Militare.

Navi Italiane.

Navi Estere.

Marina Mercantile.

Vapori.

Velieri.

Barconi da Rimorchio.

Yachting.

Rowing.

Varie.

ANNO XII — 1903 **Gennaio** NUMERO 1

RIVISTA NAUTICA

LE LUMINOSITÀ D'UNA MARINA

CERTAMENTE la gloriosa baleniera che ricevette, con fortunato ardire, il fatidico nome di « Stella Polare », deve aver portato dal suo leggendario viaggio un'aureola di quella misteriosa luce boreale, sì amica e benefica nelle tenebre silenziose.

Dopo l'avventuroso ritorno, parve che un senso di benessere si diffondesse per tutte le nostre marine. La spediz'one d'un pugno d'uomini all'assalto dei ghiacci polari, gelosi custodi di nude verità scientifiche, offrì al mondo attonito la spiegazione pratica di favole mitologiche, come quelle di Giasone e di Perseo: all'annunzio delle scoverte il paese si levò come da un lungo sonno, si sentì più altero e forte che se avesse ottenuto una grande vittoria navale.

Ora l'opera geniale del Principe scrittore è ormai venuta alla luce del *nostro* sole a irradiare la coscienza nazionale, a rafforzare la fiducia in questa antichissima schiatta, che vide svolgersi d'intorno la storia di tante civiltà e che pur seppe dare a ognuna di queste una scintilla del proprio genio, animatrice di nuovi mondi, ispiratrice di opere grandi.

Il cuore e la munificenza del Re videro tutto ciò e provvidero alla spesa materiale della stampa, e permisero che la somma, che il Duca degli Abruzzi aveva destinato a questo scopo, andasse in dono all'eroico compagno di pericolo e di gloria.

In qualche altro paese, la nazione avrebbe certo provveduto a ricompensare in qualche guisa tangibile le fatiche e i servigi del Cagni. Ma noi siamo ancora i retori idealisti e semplici, e non per nulla scorre nelle nostre vene il sangue degli Arcadi, laonde un capitano di mia conoscenza nell'offrire aiuto ad una nave russa pericolante e richiesto di quanto volesse pel rimorchio, gli gridava, col portavoce, di rimando: *La bandiera italiana salva, ma non mercanteggia.*

∴

E altri atti d'eroismo compie la marina italiana, che sa adoperare la voce del cannone in difesa dele cause più nobili: a Suez apre, con Morin, alla navigazione mondiale la via del canale già bloccato dagl'insorti di Araby pascià; a Cartagena salva, con De Amezaga, inermi cittadini dai pericoli d'un bombardamento; nel Mar Rosso rivendica, con Arnone, i diritti della civiltà contro le prepotenze dei pirati schiavisti; a Pechino rifulge di vera gloria giovanile, coi sublimi difensori delle Ambasciate.

Oggidì la bandiera è onorata più che mai su tutti i mari, e non è raro che, viaggiando all'estero, vi sentiate dire con una strizzatina d'occhi: *Come andate bene, voi italiani, eh?*, e che a voi salga una vampa al viso, e vengano delle lacrime di consolazione, che esprimono insieme la liberazione di sofferenze passate, la coscienza d'una esuberante energia latente, l'aspirazione a un avvenire più luminoso e vasto.

∴

E i vecchi sogni dei giorni d'inopia diventano realtà o si avvicinano ad essa. Una ventina d'anni fa, parlare di Roma come porto di mare era pazzia, e il *Capitano Nemo* spuntava invano le sue lance nelle colonne del vecchio e ormai sepolto *Fanfulla*. Ora il Re, che tutto vede, vuole che la tesi si consideri dal punto di vista veramente pratico, qual'è quello di avvicinare la capitale al mare, sia con una buona ferrovia, sia mediante la regolazione del corso del Tevere. O perchè non dobbiamo dare assetto a questa, la più illustre via d'acqua dell'universo? Se il corso del fiume fosse regolato con la cura con cui si mantiene, a mo' d'esempio, il Reno nessun dubbio che il Tevere potrebbe diventare una via navigabile più che sufficiente ai bisogni di Roma e del Lazio redento.

∴

E un altro faro luminoso brilla in questo medesimo istante sovra il Canadà, quattro secoli dopo la scoverta di Giovanni Caboto.

Ma Caboto si partiva da Bristol, a capo d'una squadriglia britannica.

Guglielmo Marconi ha voluto prescegliere una nave italiana, la *Carlo Alberto*, e partito dall'Italia ha voluto restar legato alla madrepatria, ed ha ormai « provato e riprovato » che per la propria sorprendente scoverta si possa comunicare attraverso l'Atlantico e mandare i cavi sottomarini fra le anticaglie del passato.

Quando nel 1866 si stabilì definitivamente la comunicazione telegrafica lungo il cavo di Valentia e Terranova, il sindaco d'una isoletta del Pacifico spediva al Lord Mayor di Londra il seguente dispaccio:

« La Colonia bambina di Vancouver, distante 8000 miglia, manda per telegrafo cordiali augurii a mamma Inghilterra ».

E il Lord Mayor, parafrasando, rispondeva:

« La vecchia madre accetta gli augurii della sua bambina. Possano la pace, il buon volere e il reciproco affetto stringere vieppiù e far prosperare la nostra felice famiglia ».

∴

Marconi telegrafò giorni sono dalla Nuova Scozia, senza fili visibili, ma per quelli che attraverso le regioni eteree uniscono le anime elette:

« Viva la patria di Leonardo e Galileo, di Volta e di Ferraris, di questi sovrani dell'arte, della luce, dell'elettricità e

dell'industria, nella estimazione dell'universo. Salute all'Italia giovinetta, che ha le carezze delle genti civili e nutre le speranze delle barbariche! »

E il Re lo prescelse fra' migliori cavalieri del lavoro a personificare il lavoro che trae forza invincibile dal genio.

È questa una ragione di soddisfazione per la *Rivista Nautica*, la quale vede, fra cotanti efferati cacciatori di decorazioni, spontaneamente onorato dal Sovrano dotto e giusto un uomo che tutto deve al proprio merito.

Il Capitano Nemo.

Stato della nostra flotta militare

Dal nuovissimo lavoro del comandante di St-Pierre, che i lettori di questa Rivista conoscono da un pezzo e che porta il titolo *Navi da guerra e difese costiere* (Torino, Francesco Casanova, 1902), stralciamo alcuni dati riflettenti l'ultima situazione del nostro naviglio militare. Questa non è punto confortante, perchè ci fa accorti della nostra relativa debolezza navale e marittima.

Debolezza relativa, ho detto. Qualcuno potrebbe, osservando gli splendidi ed ultimi tipi delle nostre creazioni navali, esser contento del progresso dell'ingegneria italiana, ammirando la curva ascendente del nostro genio navale dal *Duilio* al *Vittorio Emanuele III*. Per noi invece, intenti allo scopo finale di tutte queste creazioni, che è la guerra, saldi nel principio che l'avvenire politico e commerciale d'Italia sta principalmente nel mare, edotti dalla storia e dal raziocinio sulla importanza suprema delle funzioni marittime in uno Stato eminentemente marittimo, lo spettacolo di questi sforzi dell'ingegno a crear sempre tipi di perfezione non ci fa chiuder gli occhi sul valore effettivo, tattico e strategico, delle nostre forze navali, che non rispondono nella voluta misura alle probabili esigenze di una grossa guerra ed all'importanza marittima d'una regione chiamata dalla natura a primeggiare nel Mediterraneo.

Finchè l'Italia, mettendo da parte interessi meno vitali, non darà tutta l'opera sua per raggiungere il supremo obiettivo di essere forte, fortissima in mare, non potrà mai prosperare nel commercio mondiale, non potrai mai pesare sulla bilancia degli avvenimenti politici secondo l'importanza della sua situazione geografica.

***

Raccogliendo in un fascio tutte le navi da battaglia italiane, escluse quelle dalla 3ª classe alla 7ª e il naviglio torpediniero, possiamo raggrupparle nel seguente modo:

1° Gruppo	*Duilio* *Dandolo* *Ruggiero di Lauria* *Francesco Morosini* *Andrea Doria*	Oramai appartengono al tipo di guardacoste, avendo scarsa velocità, ma conservando molta potenza offensiva e difensiva.
2° Gruppo	*Italia* *Lepanto*	Discreti incrociatori protetti.
3° Gruppo	*Re Umberto* *Sicilia* *Sardegna*	Grandi incrociatori corazzati.
4° Gruppo	*Benedetto Brin* *Regina Margherita*	Più che buone corazzate, sono buoni incrociatori.
5° Gruppo	*Emanuele Filiberto* *Saint-Bon* *Regina Elena* *Vittorio Emanuele III*	Buone ed ottime corazzate sotto tutti gli aspetti, sebbene le prime due sieno alquanto piccole.
6° Gruppo	*Carlo Alberto* *Vettor Pisani*	Buoni incrociatori.
7° Gruppo	*Garibaldi* *Varese* *Ferruccio*	Ottimi incrociatori.

Secondo la sommaria classificazione fatta perciò, quando entreranno in servizio le navi attualmente in cantiere, l'Italia possederà:

5 corazzate guardacoste		
2 buone corazzate da battaglia 2 ottime » »	4 corazzate.	
7 incrociatori corazzati buoni 3 » » ottimi	10 incrociatori corazzati	12 incrociatori.
2 » protetti mediocri		

Non tenendo conto delle navi guardacoste, per le operazioni della grande guerra l'Italia può disporre in tutto (o meglio, potrà fra poco disporre), di 4 corazzate e di 12 incrociatori.

***

Diamo anzitutto ragione della nostra classifica.

Le navi del primo gruppo, deficienti nella velocità, mancanti d'artiglierie di medio calibro a tiro rapido e con le grosse artiglierie poco protette, non possono fare parte d'una squadra manovriera da battaglia: il loro ufficio, in considerazione della grande potenza offensiva e difensiva che conservano, è quello della difesa costiera.

La *Lepanto* e l'*Italia* prive di corazzatura ai fianchi, non possono esser considerate che come grandi incrociatori protetti, ma la loro velocità (18 nodi appena) non permette ad esse tutto lo sviluppo d'azione degl'incrociatori moderni. (L'*Italia* è in trasformazione a Taranto).

Le tre grandi navi tipo *Umberto*, già orgoglio della nazione, sono corazzate troppo leggermente (10 cm.), e non potrebbero reggere contro corazzate moderne. Il grande potere offensivo e la buona velocità (19 nodi) le collocano fra i buoni incrociatori.

Le due navi tipo *Benedetto Brin*, ottime sotto tutti i rap-

porti, non rappresentano vere corazzate a motivo della debole protezione ai fianchi (15 cm.); passano perciò nella categoria dei buoni incrociatori.

Le due ultime navi indicate nel 5° gruppo, rappresentano, relativamente al dislocamento, quanto di più formidabile abbia creato finora l'ingegneria navale sotto tutti gli aspetti. Sebbene il dislocamento delle prime due sia alquanto inferiore (9000 tonnellate le prime due e quasi 13.000 le seconde) e la potenza offensiva piuttosto limitata (pezzi da 254 mm.), si è creduto di metterle insieme nella categoria delle corazzate. Se non si accettasse questa restrizione, le nostre corazzate si ridurrebbero a *due sole* e da venire!

La differenza sostanziale fra i *buoni* e gli *ottimi* incrociatori descritti nel 6° e 7° gruppo consiste nella velocità (che è di 19 nodi nei primi e di 20 nei secondi) e nella corazzatura.

***

Guardando in complesso alle qualità complessive del nostro naviglio da guerra, ci è da esserne soddisfatti: quattro corazzate e dodici incrociatori, considerati in relazione alle funzioni normali della flotta italiana, corrispondono precisamente a quella prevalenza strategica, tanto propugnata dal comandante Bonamico, la quale soltanto può dare speranza di successo contro flotte nemiche preponderanti in navi tattiche. Togliendo anche dal novero degl'incrociatori le navi del secondo gruppo, un po' scarse di velocità e di protezione per l'ufficio loro, restano sempre dieci buoni ed ottimi incrociatori moderni, con velocità minima di 19 nodi, potentemente armati e sufficientemente protetti, contro quattro corazzate da battaglia; nella prevalenza quindi di 2,5 sopra 1.

Se poi si pensa che anche le quattro potenti corazzate del 5° gruppo hanno velocità minima di 19 nodi, ne risulta che tutta la nostra flotta, composta almeno di 14 navi, può disimpegnarsi molto bene in una guerra di crociera, dando un impulso vigoroso a tutte le operazioni strategiche d'una grossa e lunga campagna, contro qualunque nemico, sia pur potente parecchie volte più di noi in naviglio tattico.

Questo ragionamento è consolante: mancano però due elementi per consolidarlo, una buona flottiglia di torpediniere e *destroyers* e la *quantità*.

Dello stato del nostro naviglio torpediniero è inutile far parola, dopochè questo delicato ed importante argomento fu trattato da mano maestra nella *Rivista Marittima* del mese di luglio 1902. Le conclusioni a cui viene il comandante Bonamico, allo stato attuale della finanza italiana e data l'apatia generale, anzi l'avversione, per quanto può riguardare le spese militari, sono davvero sconfortanti.

Resta la quistione della quantità.

***

Saranno sufficienti *quattro* corazzate e *dieci* incrociatori per difendere i mari e le coste d'Italia contro un nemico da *tre a quattro volte più forte* di noi? Sopprimendo anche, per ipotesi, l'ufficio delle corazzate da battaglia e adoperando queste come incrociatori, basteranno *quattordici* incrociatori per raggiungere lo scopo? E si potrà senza danno fare questa soppressione nelle funzioni delle corazzate?

A chiunque abbia anche solo una leggera tintura della guerra marittima ed una superficiale conoscenza della forza navale degli Stati vicini, salterà agli occhi l'impossibilità che l'Italia, con così debole naviglio, possa assicurare i seimila e più chilometri di costa, salvare da un bombardamento i suoi ricchissimi e numerosi empori marittimi, difendere i suoi centri strategici, tentare diversioni, minacciare ed affondare i navigli nemici, in una parola far quella difesa attiva e vigorosa, che è necessaria per contrastare ad un nemico più potente il dominio del mare.

Quattro corazzate! contro le *sedici* navi di linea che la Francia può opporci è troppo poco. Scartando infatti dal numero delle buone unità da battaglia francesi quelle che hanno velocità insufficiente, ed includendovi le navi in costruzione (come abbiamo fatto per la nostra flotta), la Francia possiede, o possiederà fra qualche tempo:

Una squadra tipo *Charles-Martel* con velocità di 17 nodi, corazzate n. 5.

Una squadra tipo *Charlemagne* con velocità di 17-18 nodi, corazzate n. 5.

Una squadra tipo *Patrie* con velocità di 18 nodi, corazzate num. 6.

Ma, oltre al numero, queste squadre hanno una potenza offensiva superiore a quella delle nostre migliori corazzate. Le cinque del tipo *Charles-Martel* hanno, come le nostre due tipo *Vittorio Emanuele III*, ciascuna due cannoni da 305 millimetri; ma tutte le altre (undici) ne hanno quattro dello stesso calibro: sicchè, considerando che le altre due piccole corazzate italiane (*Saint-Bon* ed *Emanuele Filiberto*) non hanno calibri superiori al 254 mm., se ne deduce questo, che, collocando di fronte le due flotte di corazzate italiana e francese, quella può mettere in azione solamente *quattro* cannoni da 305 mm., mentre questa ne contrappone contemporaneamente *cinquantaquattro*. Se poi la parte italiana vuol supplire a questa deficienza con i pezzi da 254 e 205 mm., si trova di fronte i pezzi da 274 mm. del tipo *Charles-Martel*, e quanto agli altri calibri intermedi la relazione che corre tra le due flotte non altera quella esistente fra la potenza offensiva di ciascuna unità di combattimento.

L'unico vantaggio di *qualità* esistente nelle quattro corazzate italiane è la maggior velocità, che è di uno a due nodi; è già un gran vantaggio; ma venendo al *redde rationem*, venendo al cozzo inevitabile provocato p. e. dalla necessità di rompere un blocco, a parità di protezione e d'armamento di medio e piccolo calibro la nostra flotta non potrà opporre che *quattro* cannoni da 305 mm. ai *cinquantaquattro* dei francesi? Via! non è un paragone possibile questo!

***

Se nel tipo degl'incrociatori corazzati hanno massima importanza la velocità e la potenza offensiva, alle nostre dieci unità della specie la Francia può contrapporne ventotto, comprendendovi i quattro incrociatori giganti di 14.100 tonnellate varati l'anno scorso.

Non si può negare che la qualità dei nostri incrociatori sia superiore a quella dei francesi, i quali, specie quelli del tipo *Charner* e del tipo *Kléber* presentano gravi difetti; ma in complesso il numero di questi è troppo grande, e la loro velocità media non inferiore a quella delle navi italiane della stessa specie, mentre nelle più recenti è sensibilmente superiore (23 nodi contro 20).

Per quanto si riferisce agl'incrociatori protetti, al naviglio ausiliario, al naviglio torpediniero e sottomarino, rinunziamo a fare un raffronto. È giusto però notare come appunto sul complesso di queste grandi e minuscole navi ausiliarie sia fon-

dato naturalmente il principio della difesa costiera; e tanto più dolorosa è per noi la deficienza di questo preciso materiale, quanto più grave si presenta la minaccia delle provenienze di mare in considerazione delle nostre specialissime condizioni geografiche e dell'esuberanza di forze continentali e di naviglio di trasporto della nostra ipotetica avversaria.

*
* *

Sicchè, conchiudendo:

1° Rispetto alle navi *tattiche* ci troviamo in una situazione d'inferiorità desolante;

2° Quanto alle navi *strategiche* siamo molto al disotto del più temibile fra i nostri vicini;

3° Relativamente al complesso di quelle navi, grandi e piccole, che costituiscono il nerbo di un'attiva difesa, siamo arretrati di parecchi anni.

Come sono dunque stati spesi i denari, che la nazione ha profuso in mare?

Convengo pienamente in ciò che il nostro bilancio è molto inferiore a quello delle altre potenze navali, che gli errori nostri sono forse, in costruzioni navali, meno grossolani di quelli commessi da qualche altro Stato; ma non si può negare che, ciò malgrado, e malgrado il genio dei nostri ingegneri, anzi forse per quest'ultima ragione, le nostre unità navali non corrispondono alle vere necessità della nostra difesa marittima.

Dando infatti uno sguardo anche superficiale al nostro naviglio di guerra, la prima cosa che colpisce è questo, che *manca qualche cosa a ciascuna nave*, perchè sia effettivamente quel che vuol rappresentare. Alle prime grosse corazzate manca la velocità, a quelle del tipo *Italia* e del tipo *Umberto* manca, o è deficiente, la protezione ai fianchi, alle corazzate tipo *Emanuele Filiberto* è alquanto deficiente il potere offensivo. Non parlo, e con ragione, della mancanza di protezione alle grosse e medie artiglierie, perchè questa protezione fu un effetto dell'introduzioni dei cannoni a tiro rapido.

Sicchè, a mio modo di vedere, il difetto principale delle nostre costruzioni navali consiste nell'aver dimenticato... che le navi son fatte per la guerra; che le grandi corazzate sono destinate al combattimento ad oltranza, e perciò ad una buona velocità devono accoppiare il massimo potere offensivo e difensivo; che gl'incrociatori, pur prevalendo nella velocità e nei mezzi d'offesa, devono avere sufficiente protezione di corazza, tale da poter resistere a grandi distanze anche contro le corazzate nemiche. Riunendo in poche navi tutti gli elementi sparsi qua e là nei diversi tipi, noi potremmo facilmente formare una flotta più potente dell'attuale, più omogenea, rappresentante un nucleo forte di offesa e di difesa.

Da questo sono indotto ad esprimere l'opinione che, malgrado l'innegabile talento del nostro genio navale, manca nelle costruzioni italiane quell'intuito pratico della guerra, che invece brilla nelle costruzioni estere; e, senza far paragoni con le più ricche potenze marittime, il raffronto fra le nostre costruzioni e quelle dell'Austria, della Germania, della Russia, del Giappone, sono a nostro svantaggio.

Non mi reca meraviglia tutto ciò: nel popolo italiano non è ancora penetrata l'idea fondamentale che dal mare sopra tutto esso deve attendersi la sicurezza, la prosperità, la grandezza.

G. Fazio.

Sull' inanellarsi dei Consanguinei

Il mondo marittimo assiste ad un fatto la cui importanza non credo di esagerare giudicandola altissima.

Le compagnie transatlantiche tedesche ed inglesi stanno moltiplicando sforzi per sopravvincersi l'una l'altra: e la lotta presenta un impegno a formar il quale concorrono l'ingegno ed i milioni. La riassumo brevemente.

Nel campo inglese la « Cunard » e la « White Star »; nel tedesco il « N. D. Lloyd » e l' « Hamburg-Amerikan », si studiano di render ognor più breve il passaggio tra l'Europa occidentale e l'America. Le fasi di questa tenzone ai lettori della *Rivista* sono note. Per ora i fasti trionfali sono tedeschi: il *Deutschland* e il *Whilhelm der Zweite* hanno vinto la corsa transatlantica.

Senza dubbio v'è in giuoco un interesse finanziario che spinge le compagnie emule a mettere 25 o 26 milioni sopra un piroscafo corsiero e per inevitabile necessità grossissimo. Ma v'è anche un movente d'indole etnica. La popolazione facoltosa e capitalista della Repubblica è originaria di Germania e d'Inghilterra.

La conquista del passaggero si complica della preoccupazione di acquistar la clientela del consanguineo. L'austera cupidigia del primato economico ha per sottostrato la sottile asserzione dei diritti di parentela. Sino nella scelta dei nomi v'è un intento: *Campania, Lucania* di « Cunard », *Oceanic, Celtic*, della « White Star » sembrano un appello al classicismo ed all'antichità delle prime emigrazioni. *Deutschland, Fürst Bismark, Kaiser Whilhelm der Grosse, Kaiser Friedrick der Dritte, Kaiser Whilhelm der Zweite* squillano il ricordo della potenza e della gloria d'oggi a caro prezzo pagata.

I governi non si mantengono indifferenti alla gara. Se lo facessero mancherebbero al dovere e lo sentono. La Germania ufficiale, più parsimoniosa, si effonde in manifestazioni solenni di simpatia alle due Compagnie di navigazione nazionali. S. M. l'Imperatore, che trova sempre un'eccellente e letteraria maniera d'esprimere i sentimenti tedeschi e il Gran Cancelliere von Bulow, che non gli è inferiore in maestrevole virtuosità, testimoniano vari, inaugurano viaggi di prova, concionano ed ascoltano allocuzioni in risposta che la stampa diffonde ovunque il *nein* suona.

Ma al di là delle sovvenzioni postali votate dal Reichstag

la Germania non va. Sembra aleggi ancora a Berlino lo spirito sparagnatore del vecchio Fritz che, nell'accordar pochi talleri al suo ambasciatore a Londra, l'accomiatava dicendogli: « Andate sempre a piedi nelle vie di Londra, ma fate intendere che sulle vostre orme possono camminare centomila soldati miei ».

Il governo britannico invece che nelle faccende della politica non lascia che le preoccupazioni economiche lo deviino dalla strada prescelta, fu largo di sovvenzioni ai suoi piroscafi, appena un caso inatteso gl'indicò il pericolo. Questo caso fu la diserzione della « White Star », i cui azionisti, sollecitati dal premio che Morgan diede a ciascuno dei titoli che possedevano, diventarono partecipi dell'*Ocean Trust* con non lieve sdegno del governo inglese, che non potè in nessun modo impedire il controllo di una benemerita compagnia postale andasse in mano degli Americani, quantunque le navi serbassero la bandiera inglese e tutti gli aspetti esteriori della nazionalità. Morgan fece alle compagnie germaniche le medesime proposte che alle inglesi; ma non riuscì che a stipular un contratto d'alleanza assicurando loro un benefizio annuo di 7.500.000 franchi, sì che oggi le linee atlantiche sono ripartite in tre classi o gruppi che segno qui in calce, ponendo anche a fianco di ciascuna il numero di passeggeri che hanno trasferto dall'Europa agli Stati Uniti approdando al porto di Nuova York esclusivamente dagli altri della Repubblica, ed a partir dal giorno in cui il *Morgan Trust* e l'*Ocean Combine* sono entrati in azione.

Trust oceanico.

	Pass. cl. 1ª e 2ª	Pass. cl. 3ª
« American Line » (bandiera americana)	9.252	16.083
« Atlantic Transport Company » (ban. am.)	4.197	4.197
« Red Star Line » (bandiera belga) . .	4.435	14.625
« White Star Line » (bandiera inglese) .	14.160	29.833
	32.044	64.738

Linee alleate del *Trust*.

« Hamburg-Amerika » (bandiera tedesca)	18.470	34.058
« Holland-Amerikan » (bandiera tedesca?)	4.913	11.704
« N. D. Lloyd » (bandiera tedesca) . .	14.887	32.770
	38.270	78.532

Linee indipendenti dal *Trust*.

« Allan State Line »	1.425	1.764
« Anchor Line »	5.417	3.141
« Cunard Line »	15.534	26.786
« Compagnie Générale »	7.943	24.579
« Wilson Line »	112	112
	30.431	56.382

Un totale di 199.650 passeggeri di 3ª classe e di 100.750 di 1ª e 2ª, colossale movimento. Particolareggiamolo ora.

Le due grandi compagnie tedesche che su tutte le altre primeggiano per celerità e perfezione di servizio, entrano nella spartizione per 32.740 passeggeri distinti e 66.823 passeggeri meno facoltosi ed esigenti. Esse vincono dunque le linee del *Trust* propriamente dette e le indipendenti.

Sono perciò in posizione assolutamente privilegiata. Sommando i passeggeri delle 3 classi, ciascuna delle linee tedesche ne vince una inglese. Infatti l' « Hamburg-Amerika » ne segna 42.528, il « N. D. Lloyd » 47.657, mentre la « White Star » 43.993 e la « Cunard » 42.320. In totale poi le linee tedesche danno 90.185 passeggeri, le inglesi 86.313. Rimane a vantaggio delle tedesche la loro situazione di alleate del *Trust*, laddove la « White Star », emula della « Cunard » (la classica, la venerabile, la impeccabile, che dal 1840 ignora i sinistri), è stata comprata dal *Trust*.

Nell'inanellamento dei consanguinei la vittoria è germanica.

***

Vale la pena di esaminare che cosa abbia fatto il governo britannico in circostanza sì offensiva per il decoro nazionale. Bisogna ricordare che appena la *morganizzazione* entrò nella categoria dei fatti ineluttabili, la compagnia « Cunard » si ritrovò in situazione molto disagiata, perchè le linee americane, tedesche, la belga « Red Star » e le inglesi di grido, formarono una lega a suo danno ed a quello della « Compagnie Générale Transatlantique », quantunque desse non avessero nulla di comune: infatti la « Transatlantique » non poteva corrispondere all'invito di Morgan, comecchè dipenda dal governo e i suoi movimenti non siano del tutto liberi. La « Cunard » restò isolata. E se il signor Bruce Ismay, direttore della « White Star » aveva capitolato a condizioni oltremodo favorevoli, non sarebbero state compagne quelle che avrebbe dovuto accettare lord Inverclyde direttore della « Cunard ». Guai a chi rimane l'ultimo, guai all'isolato!

Fu allora (recentissimamente) che il governo inglese identificò i proprii interessi con quelli della compagnia « Cunard », stipulando con essa una convenzione di natura più politica che economica, degna di esser sottoposta all'esame della commissione che ora in Roma si occupa del riordinamento dei nostri servizi marittimi coll'estero e della quale constato con piacere che Maggiorino Ferraris fa parte.

La linea « Cunard » riceverà per venti anni consecutivi 150 mila sterline di sovvenzione, vale a dire un totale di 3 milioni sterlini, pari a 75 di franchi, oltre all'usuale prezzo che il Mastro di posta generale paga alle compagnie per ogni libbra di carta scritta o stampata che trasportano; ma essa in ricambio metterà sollecitissimamente in servizio due piroscafi di 26 nodi alle prove, cioè di 25 in servizio corrente; s'impegnerà eziandio a serbar per servizio ausiliario governativo a richiesta i due suddetti piroscafi nuovi da 25 nodi, il *Campania* ed il *Lucania* da 22, l'*Ivernia* ed il *Saxonia* da 17, l'*Etruria*, l'*Umbria* ed il *Servia*, i primi due da 19, l'ultimo da 16,5. Apparentemente la « Cunard » fa un affare d'oro; ma praticamente no.

Infatti stando al *Glasgow Herald* e al *Journal of Commerce* i due nuovi piroscafi per conseguire il cammino di 25 nodi correnti a servire allo scopo di render alla bandiera inglese quella superiorità (di spolvero, se vuolsi, ma gratificatrice dell'amor proprio nazionale) onde oggi la tedesca gode, saranno lunghi 750 piedi, larghi 80 secondo il *Journal of Commerce*, 76 secondo il *Glasgow Herald*; ma le loro tre macchine a triplice o forse quadruplice espansione segneranno dai 50 ai 60 mila cavalli; per cui il costo di ciascun nuovo corsiero d'Oceano salirà a più di 30 milioni, secondo il mio calcolo approssimativo, e l'esercizio di battelli che consumeranno 1000 tonnellate di carbone al giorno, non sarà probabilmente rimuneratore, come non lo è l'*Oceanic* della « White Star ».

*
* *

Nella identica situazione dell'Inghilterra con le sue antiche colonie, ora diventate la Gran Repubblica occidentale, è la Spagna riguardo alla Repubblica Argentina; nella identica situazione della Germania con gli Stati Uniti, è l'Italia con gli Stati del Plata. I nostri concittadini hanno esercitato nella valle del Paranà la medesima benefica funzione che i tedeschi nelle valli del Missouri e dell'alto Mississipì. Le superficie di contatto tra i due popoli sono anche più spaziose. Non abbiamo Italiani ed Argentini la gloria di Garibaldi come retaggio comune? E l'insegnamento di Mazzini? E il democratico spirito dominante nella politica interna? E il mantenimento della pace internazionale come scopo della politica esterna?

Oggi, data la popolazione della valle del Paranà, essa contiene maggior copia di consanguinei italiani che d'iberici; e la madre patria antica segna minor traffico con l'antica colonia che l'Italia. Per cui non v'è sacrifizio pecuniario che il nostro Tesoro debba esitare ad imporsi per allacciare il nostro paese con l'Argentina mercè il mare.

*
* *

Ma c'è proprio il pericolo che la situazione onde godiamo ci venga tolta? Certo che esso esiste, perchè i Tedeschi non si contentano di conquistar le linee nord' americane; cupidi, riguardano anche quelle dell'emisfero opposto. Infatti ecco il 19 settembre il « N. D. Lloyd » inaugurare da Southampton un servizio col Rio della Plata e lanciarvi lo *Schleswig*, a doppia elica, da 7000 tonnellate lorde, costruito a Stettino dalla « Vulkan » (il che è una guarantigia di solidità e di cammino) apposta per il traffico meditato. Il doppio fondo si estende a tutto lo scafo — non ad una sola parte, come per alcuni nostri incrociatori comprati sul mercato inglese — che è suddiviso in undici compartimenti. La rivista *The Marine Engineer*, che lo descrive, non dimentica osservare che è stata consacrata considerevole attenzione, come oggi si esige, alle facilitazioni della manovra del carico. Paratie longitudinali sono disposte nelle stive per evitare il carico si sposti. Il reparto refrigerato è molto vasto, la qual cosa non solamente sarà essenziale per il carico cui in special modo si consacrerà, ma riuscirà eziandio di gran beneficio ai passeggeri. I quali sono accuratamente ed in maniera specialissima accomodati. La prima classe è alla mezzania, con camerini assai alti d'aria. La sala di ritrovo è sul ponte superiore. È rimarchevolmente leggera, ha quattro ampi portelli quadrati: è tutta arredata — come i camerini — in *teak*. Una camera da scrivere forma balcone attorno al ventilatore-osteriggio della sala. Bella è la tabagìa, gaia e soleggiata. I passeggeri di classe hanno un ponte di passeggiata sulla coperta suprema, cui un altro più corto, ma coperto, è sottostante. In sostanza per un 7000 tonnellate sono stati ridotti i criterii di ripartizione, di comodità e di eleganza che dominano sui grossi piroscafi della linea di Nuova York. Così vi hanno appartamenti privati per famiglie, con camerini da letto e da bagno e con un salottino attiguo: altri da scapoli a letto unico e camera da bagno annessa a quella da letto. È stata prestata attenzione particolare alle disposizioni igieniche. Nell'insieme questo piroscafo promette di esercitare una vera attrattiva per coloro che si debbono recare a Buenos Aires e a Montevideo. Prima di ancorare a Southampton lo *Schleswig* si era fermato ad Anversa, ove aveva fatto pieno carico. In Southampton ha imbarcato 80 passeggeri.

Lo *Schleswig* — a quanto dice la rivista citata — è il pioniero di una classe di piroscafi nuovi che il « N. D. Lloyd » mira a lanciare sulla linea del Plata. Ora le partenze saranno mensili, ma anche così diradate minacciano assorbire il traffico servito sin qui da piroscafi quali la « Royal Mail Company » v'impiega.

Or, se gl'Inglesi si allarmano che diremo noi? I nostri migliori piroscafi della « Veloce » appena sorpassano le 4000 tonnellate, e per quanto lodevolmente ideati ed eseguiti, difettano di quelle perfezioni che oggi i passeggeri esigono, anche quando certe finezze sono loro inconsuete nella vita giornaliera.

Come abbiamo visto il « N. D. Lloyd » invadere il Mediterraneo per la linea che lo congiunge all'America Settentrionale, tutto dà a pensare che ripeterà la medesima manovra coll'America meridionale. Esso fece acquistar nome ai suoi piroscafi facendoli correre tra i porti alemanni ed americani: e, quando ebbero guadagnato meritata riputazione, li distaccò sul Mediterraneo. Farà questa volta altrettanto, a meno che... noi non si provveda.

Perchè è in questo continuo provvedere al bisogno, alle esigenze, magari al capriccio del passeggero e del cliente mercante che la Germania, animata da vero spirito commerciale, primeggia; laddove noi, tanto nelle cose grandi come nelle piccine, sembra consideriamo il cliente come una specie di vassallo che di tutto si deve contentare. All'atto pratico niuno invece è così *moschino* (uso il vocabolo piemontese, che non ha a mia notizia corrispondente in italiano) come il cliente: un nonnulla lo svia; e a riacchiapparlo ci vogliono mille moine.

Nell'anticamera del riordinamento dei servizi marittimi la stampa può entrare: ed è per questo che v'inoltro il piede. Nella camera saranno numerosi certamente gli espositori, i patrocinatori, i fomentatori di nuove linee rischiose che l'amor proprio nazionale indica, che il sentimento atavistico caldeggia, che la speranza colora in porpora ed in oro, che giustificati interessi venturi tracciano, ma che dal freddo calcolo sono per ora sconsigliati. Dall'anticamera batto all'uscio e ricordo che, anzitutto, si pensi ai nostri consanguinei dell'America meridionale dove avremmo dovuto cercar quelle chiavi del Mediterraneo che andammo a pescare nell'Eritrea. Ne salpammo un catenaccio rugginoso sul quale qua e là c'erano le vestigia della indoratura d'una frase ad effetto nascoste da qualche grosso grumo di sangue rappreso.

Jack la Bolina.

Sulle Caldaie Belleville

AL « Rapporto preliminare del Comitato nominato dai lords commissarii dell'Ammiragliato per considerare certe questioni riguardanti tipi moderni di caldaie per usi navali » rileviamo i seguenti punti principali a proposito delle caldaie a tubi d'acqua tipo Belleville:

« 1 Il comitato considera i vantaggi delle caldaie a tubi d'acqua per usi navali essere così grandi, principalmente dal punto di vista militare, che, posto venga adottato un tipo soddisfacente di caldaia a tubi d'acqua, sarebbe meglio adatto per uso della R. Marina che la caldaia di tipo cilindrico.

« 2. Il Comitato considera che la caldaia Belleville non abbia vantaggi sopra altri tipi di caldaie a tubi d'acqua tali da condurre a raccomandarla come più adatta per i bisogni della R. Marina.

« 3. Il comitato raccomanda:

a) Rispetto a navi da ordinarsi in avvenire: Che in nessun caso vengano montate caldaie Belleville.

b) Rispetto a navi recentemente ordinate, per le quali il lavoro compiuto sulle caldaie non sia troppo avanzato: Che non si montino caldaie Belleville.

c) Rispetto a navi in costruzione, per le quali il lavoro è tanto avanzato che qualunque modifica del tipo di caldaia ritarderebbe l'allestimento delle navi: Che le caldaie Belleville siano conservate.

d) Rispetto a navi allestite: Che le caldaie Belleville siano conservate come si trovano...

« 4. La Commissione considera che i seguenti punti relativi alla costruzione ed al funzionamento delle caldaie Belleville costituiscono obiezioni pratiche di natura seria:

a) La circolazione dell'acqua è difettosa ed incerta, a causa della resistenza offerta dalla grande lunghezza di tubo fra i collettori di alimento e di vapore, dall'attrito delle scatole di congiungimento e dai piccoli orifizii nei raccordi fra collettore d'alimento ed elementi generatori, che sono pure soggetti ad essere ostruiti, e possono diventare fonte di pericoli.

b) La necessità di un apparato automatico di alimento di carattere delicato e complicato.

c) Il grande eccesso di pressione nei tubi e nelle pompe d'alimento al di sopra di quelle nelle caldaie.

d) L'eccesso considerevole di pressione necessario nelle caldaie al disopra di quelle d'introduzione nelle macchine.

e) Che i tubi di livello non indicano con certezza la quantità di acqua nelle caldaie.

f) Che la quantità d'acqua contenuta nelle caldaie varia a diversi andamenti, benchè nei tubi di livello resti ad altezza costante.

g) La necessità di provvedere separatori con scaricatori automatici sulle condotte principali di vapore, per eliminare

Il piroscafo fluviale *Aventino* della « Società Generale Immobiliare » di Roma.

l'acqua espulsa dalle caldaie quando la velocità è repentinamente aumentata.

h) Le costanti noie e perdite d'acqua risultanti dai giunti a cerniera di nikel che collegano gli elementi ed i collettori d'alimento.

i) L'essere soggetti i tubi superiori a venir meno per camolature e corrosioni, specialmente negli economizzatori.

j) La manutenzione della caldaia Belleville ha fin qui mostrato di essere più costosa di quella di caldaie cilindriche; ad opinione del Comitato questo eccesso aumenterà probabilmente coll'età delle caldaie.

k) Il maggior impianto di evaporatori necessario con caldaie Belleville ed il loro maggiore consumo di carbone in confronto con caldaie cilindriche, ha fin qui annullato in gran parte la economia di peso, raggiunta dalla loro adozione...

« 5. Per ottenere risultati soddisfacenti colla condotta della caldaia Belleville si richiede nel personale di macchina maggiore esperienza e perizia del solito. Emerge però dalle testimonianze fatte al Comitato che gli ufficiali macchinisti, posti alla direzione di caldaie Belleville, non furono informati del metodo migliore di condurre le caldaie, nè di quello che la esperienza ha mostrato essere maggiormente efficace per impedire la camolatura o la corrosione dei tubi ».

***

Queste le conclusioni della Commissione nominata da lord Goschen e presieduta dal vice-ammiraglio Compton Domvile, conclusioni le quali però trovarono nel mondo tecnico della stessa Inghilterra pareri assai controversi.

La prima eccezione sorse nello stesso Comitato per parte di Ios. A. Smith, il quale si dichiarò persuaso da una considerevole esperienza personale e dalle testimonianze di ufficiali macchinisti che la caldaia Belleville è un buon generatore di vapore, che darà buoni risultati quando sarà mantenuta in buon ordine e condotta con la voluta perizia.

Nella presentazione della relazione del bilancio della Marina alla Camera dei Comuni il Segretario Mr. Arnold Forster disse: « Fino al presente il Comitato non ha avuto l'opportunità di fare esperimenti che gli permettano di pronunziare un'opinione.

« Quando intesi dire che una delle r. navi munite di caldaie Belleville aveva raggiunto le Indie orientali e vidi rapporti del Comandante che niente nel funzionamento delle caldaie dava luogo a lagnarsi, che in circostanze ordinarie e con cattivo carbone aveva fatto 19,5 nodi e che stava per partire pel Golfo Persico, l'esagerazione mi sembrò così madornale che è necessario mettersi in guardia contro il pericolo al quale saremmo esposti se accettassimo tutte le vedute della Commissione. Vi sono navi di ogni specie, corazzate, incrociatori e mercantili, che navigano ogni giorno e tutto il giorno con queste caldaie. Grandi corazzate giapponesi sono andate nell' Estremo Oriente e corazzate nostre hanno in questi ultimi giorni fatto navigazioni, *che hanno dato luogo alla più straordinaria soddisfazione con quelle caldaie* ».

Uno studio critico di profonda competenza tecnica apparve sul *Times* del 19 marzo 1901.

L'anonimo autore incomincia col dire che secondo il sentimento preferirebbe che una caldaia inglese fosse adottata nella marina britannica, ma riconosce che in una questione di tanta importanza come quella in esame, non bisogna permettere ai sentimenti personali di influire sul proprio giudizio.

Passa quindi a confutare con profondissimi argomenti teorici e pratici le varie osservazioni del Comitato e così conclude:

« Praticamente si può dimostrare che tutti i disguidi avuti colla caldaia Belleville nella nostra marina sono derivati e sono inseparabili dalla introduzione su immensa scala di un sistema interamente nuovo di generatori di vapore. Nella nostra marina principiammo col *Powerful* e *Terrible*, allora i più grandi incrociatori esistenti, ed abbiamo continuato a costruire enormi navi come prima mai erano state messe in mare, e queste navi sono state poste nelle mani di uomini che non hanno mai avuto la minima opportunità di acquistare esperienza o di famigliarizzarsi a fondo coi macchinari dei quali erano responsabili ».

Il celebre Sir Edward J. Reed K. C. B. in una lettera pubblicata dal *Times* del 22 marzo 1901 critica acerbamente l'operato della Commissione e, fra gli altri apprezzamenti, dice che il rapporto sopracitato è uno dei più strani documenti che abbia mai letto, tanto strano da poter esser solo spiegato dal atto che la determinazione dell'Ammiragliato di avere al più presto possibile un rapporto preliminare, *sconvolse il buon senso del Comitato*.

E più oltre: « L'esperienza mi ha insegnato che una condotta perfetta è altrettanto necessaria quanto una macchina perfetta: difetti od errori di condotta bastano per demolire qualsiasi macchina, e quando una macchina funziona bene e un'altra identica non vuol funzionare, è ozioso di attribuirne la cattiva riuscita alla macchina od a qualsiasi altra cosa che a *condotta* ».

Fred. T. Jane, l'autore di *La marina imperiale russa, Le navi de combattimento di tutto il mondo, La torpedine in pace ed in guerra*, e di tanti altri pregiati lavori, pubblicò sul *Daly Chronicle* del 14 marzo 1901 un'analisi critica sul rapporto in esame.

Le sue idee in proposito possono così riassumersi:

« L'agitazione che sorse contro la Belleville fu dovuta quasi interamente ad un sentimento conservativo opposto al progresso, paragonabile alla ostilità che ebbe ad incontrare dapprincipio l'uso del vapore come forza motrice. *Dovunque le Belleville siano state condotte bene, hanno funzionato egregiamente.* Le nostre navi con caldaie Belleville faranno tutte bene col tempo, e sarebbe possibilmente più giudizioso di limitarci a quello che abbiamo, anzichè complicare la posizione coll' introduzione di nuovi tipi. In conclusione, è impossibile di elogiare il Comitato sul risultato netto dei suoi lavori. In più di un dettaglio ha proclamato la sua ignoranza e la condanna eccessiva delle Belleville non incontrerà il favore dei migliori, nè qui, nè altrove. Sembra quasi che abbia voluto deferire ad un'agitazione di stampa, condotta da scrittori i quali si sono provati in alcuni casi supremamente ignoranti di bisogni e di fatti navali ».

***

Dalle osservazioni critiche suesposte e dalle tante altre che per brevità abbiamo omesso, rilevasi chiaramente come gli inconvenienti riscontrati nelle caldaie Belleville siano unicamente ed interamente dovuti alla cattiva condotta di tali delicati apparecchi.

Ed a conforto di quanto abbiamo detto qui sopra notiamo

i risultati ottenuti recentemente sui bastimenti muniti di generatori di questo tipo.

Dupleix. Incrociatore corazzato da 17.100 cavalli della marina militare francese, munito di 24 caldaie del tipo ad economizzatori:

Prova preliminare ad oltranza, potenza sviluppata 17.618 cavalli indicati con un consumo di Kg. 0,887 per cavallo-ora.

Prova ufficiale in mare a 1500 cavalli: la macchina ha dato 1557 cavalli con un consumo di kg. 0,692:

Prova ufficiale ad oltranza, nella quale si sono sviluppati 17.694 cavalli con un consumo di kg. 0,808: questa potenza rappresenta una produzione di 174 cavalli per mq. di griglia:

Prova ufficiale di consumo a 14.000 cavalli della durata di sei ore: la potenza sviluppata fu di 14.309 cavalli con un consumo di kg. 0,760 per cavallo.

Habsburg. — Corazzata della marina austro-ungarica di 11.900 cavalli con 16 caldaie.

Prova di 4 ore ad oltranza: potenza realizzata massima cav. 15.700, media 15.400 cavalli, velocità nodi 19,74 massima, 19,62 media, in luogo degli 11.900 cav. e 18,5 nodi prescritti dal contratto.

Boyarine. — Incrociatore della marina imperiale russa, di 11.500 cavalli e 16 caldaie.

Questo bastimento ha effettuato ultimamente una prova ad oltranza della durata di 6 ore, ottenendo una velocità media di nodi 22,5 con uno sviluppo di cav. 12.000. La pressione media di 280 libbre fu ottenuta con 25 m/m di pressione d'aria.

Bayan. — Incrociatore di 16.500 cavalli della marina imperiale russa, con 26 generatori Belleville del tipo ad economizzatori.

Questo bastimento ha effettuato due prove a 24 ore di intervallo, entrambe di 12 ore a tutta forza.

Il previsto era 21 nodi, il *Bayan* ha realizzato questa velocità con 17.200 cavalli, bruciando 128 chili di carbone per mq. di griglia e per ora.

I dati ora registrati sono tali da confortare coloro cui una recente campagna contro questo tipo di caldaia abbia fatto dubitare circa i risultati che si otterranno sulle nostre navi da guerra che ne saranno fornite.

*
* *

Nella nostra marina tali generatori di vapore trovano applicazione sull'incrociatore corazzato *Varese* per 13.000 cav. ind. in armamento sul *Benedetto Brin* per 19.000 cav. ind. in allestimento e nelle *Regina Elena* e *Vittorio Emanuele III* in costruzione.

Le esperienze eseguite sulla *Varese* per quanto di importanza relativamente assai minore di quelle fatte presso le altre marine, sono tali da giustificare un grande affidamento su questo tipo di caldaia.

Dopo un anno di armamento e di continuo servizio, in occasione di una prova comparativa con la *Garibaldi,* dotata di caldaie a tubi d'acqua tipo Niclausse, fu eseguita una corsa, la quale diede risultati soddisfacentissimi.

I preparativi per la prova vennero effettuati a Spezia negli ultimi giorni dell'ottobre 1901, imbarcando carbone Cardiff scelto ed in pezzi di conveniente dimensione. Per circostanze di varia natura l'esperimento dovette però rimandarsi a dopo l'arrivo delle navi a Napoli e ridursi alla sola prova, della durata di 24 ore, alla massima potenza a tirare naturale. Però la Commissione credette conveniente di limitarsi ad una prova con ridotto numero di caldaie.

La corsa di 24 ore ebbe quindi luogo sul tragitto Napoli-Golfo di Squillace-Augusta con 16 generatori di vapore, funzionanti alla massima attività a combustione naturale, i quali fornivano vapore solamente alle motrici principali ed alle pompe di alimentazione delle caldaie in azione.

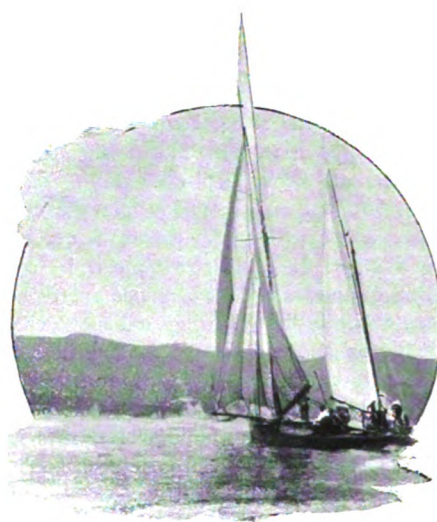
Il funzionamento dei generatori durante la prova fu soddisfacente sotto ogni riguardo. La potenza media sviluppata fu di 6457 cav. ind. con una velocità oraria di miglia 16,34, mentre alle prove di collaudo con 24 caldaie lo sviluppo era stato di 9479 cav. ind., per la durata di sole sei ore, avendo i ventilatori in moto.

Dalla ispezione passata a fine di corsa all'apparato generatore di vapore, per confrontare lo stato delle sue parti con quello già rilevato prima della sua partenza da Napoli si ebbe a rilevare che nulla era mutato: graticole intatte, condotti del fumo inalterati, tubi scaldatori naturalmente curvati, pulizia interna dei tubi ottima. In altri termini la nave trovavasi pronta a riprendere la prova con eguale risultato.

Ed anche oggi, dopo aver percorso nella recente campagna estiva un cammino di oltre 5000 miglia, lo stato delle caldaie non potrebbe essere migliore.

Nessuna di quelle camolature e corrosioni tanto deplorate dalla Commissione inglese si è verificata nei tubi e ciò è specialmente dovuto alla precauzione di impiegare per l'alimentazione acqua preventivamente resa leggermente alcalina mediante l'uso della calce. Nessuna perdita si è mai verificata nei giunti, nelle porte autoclave, e gli apparecchi automatici di alimentazione hanno sempre funzionato egregiamente.

Di questi ottimi risultati, come dicemmo, ha merito principalissimo il personale conducente, il quale dà sicuro affidamento che al momento della prova risolutiva i nostri apparati motori saprebbero sviluppare tutta quella potenza, che è tanta parte nel successo di una azione navale.

Ing. Cesare Santoro
Tenente di Vascello.

L'YACTING ITALIANO

E LA PROSSIMA STAGIONE SPORTIVA

L'ANNO 1902 ha segnato una speciale vitalità dello sport della vela italiano, non solo per lo sviluppo suo nelle acque italiane, ma particolarmente per la larghezza con cui ha partecipato alle regate di Provenza.

La nostra flottiglia nelle regate di Nizza, Cannes, Monaco e Mentone era composta di yachts che andavano dalla 5ª alla 1ª serie, e se fra i nostri campioni due soli furono i nuovi, pure la vittoria sorrise in modo oltremodo lusinghiero ai nostri colori.

Si può opporre che per qualche serie i campioni stranieri nuovi mancavano, ma dove questi si presentarono, abbiamo avuto la soddisfazione di raccogliere ugualmente una larga messe di premi. A questo aggiungendo la vittoria di Marsiglia, si può ammettere che non c'è da lesinarci la soddisfazione.

Era naturale che la conseguenza della nostra fortuna, fosse un più vigoroso impulso nelle costruzioni italiane, specialmente per la conquista della « Coppa di Nizza », « di Francia », del « Yacht-Club Newsky » e per la sfida venutaci per la « Coppa d'Italia ».

Senonchè il massimo sforzo del yachting italiano venne concentrato nel creare i *defenders* per la « Coppa di Francia », limitando ad uno solo quello per la « Coppa d'Italia » e non curando adeguatamente la 2ª serie e la 1ª.

Infatti malgrado il nuovo 2 tonn. 1/2, che si sta ultimando nel cantiere Bava, pare che la 2ª serie non sarà rappresentata, tanto più che si dà per certa la non comparsa di *Sander*, e l'intenzione di far passare *Sfinge* nella serie dei 5 tonnellate.

La 1ª serie invece, in seguito alla sfida mandata a mezzo del « Club Nautico Genovese » dal sig. Noli-Da Costa, resta più fortunata, perchè avrà una nuova costruzione eseguita dall'ing. De Marini.

Da questo punto di vista la nostra azione sportiva resterebbe menomata, perchè la flottiglia italiana si presenterebbe con una serie mancante.

È sperabile che il cav. G. Coltelletti e tutto l'ufficio di Direzione del « R. Y.-C. I. » contribuisca a colmare questa lacuna.

Ma la lacuna che non si potrà colmare, è quella che viene a verificarsi nella serie 3ª, incaricata di difendere la « Coppa d'Italia », che si corre per la prima volta.

Abbiamo infatti un solo campione per questa, mentre ne abbiamo tre per la « Coppa di Francia » e due per quella del « Club Nautique de Nice », che sono le tre coppe che interessano maggiormente il nostro mondo sportivo.

Il concentramento del yachting italiano, nella serie dei 10 tonn., è indubbiamente lodevolissimo, perchè segna una salutare tendenza a conservare il glorioso trofeo che ci ha conquistato S. A. R. il Duca degli Abruzzi, ma mi sembra che questa tendenza non doveva limitare la nostra azione nella difesa della « Coppa d'Italia », la quale segna un'importantissima fase della nostra vitalità sportiva.

Il 5 tonn., ordinato dal signor Mario Dall'Orso al costruttore cav. Ugo Costaguta, sarà, non v'è dubbio, un campione degno dei nostri colori e degno della vittoria; ma già che si voleva mostrare all'estero tutto il valore della nostra costruzione, la quale ha avuto modo di affermarsi così brillantemente nelle passate riunioni nautiche, era necessaria una più vigorosa insistenza, perchè il trofeo nazionale fosse raccomandato a più di un *defender*.

Intanto nelle regate di eliminazione, che raggiungeranno forse per l'yachting nazionale la massima intensità sportiva, verrà a mancare quella per i 5 tonn., classe non meno importante per l'onore della nostra bandiera di quella dei 10 tonnellate.

Io non saprei ricercare le cause del fatto, che non possono certamente essere economiche e di indifferenza, dato lo slancio con cui venne risposto all'aspettativa per la difesa della « Coppa di Francia », e perciò non c'è che da fare il più vivo augurio, che la nostra trascuratezza non possa portarci rimprovero nel risultato.

Ad ogni modo la nostra azione sportiva raggiungerà sempre un'importanza meritevole di considerazione da parte delle marine di piacere straniere, tanto più che indica una emancipazione confortante per la vera nazionalità della maggior parte dei nostri yachts.

Abbiamo, cioè, cominciato a pesarci ed a stimarci, e speriamo che il nuovo indirizzo abbia a continuare.

Avremo così nella 5ª serie il 20 tonn. *Spring*; nella 4ª i 10 tonn. di S. A. R. il Duca degli Abruzzi, costrutto da U. Costaguta, del cav. Garibaldi Coltelletti costrutto da Oneto, del comm. Ignazio Florio costrutto dal Gallinari, tre nomi che sono di eccellente augurio, ed *Ilva II* del cav. U. Ubaldino Tonietti.

Non è ben certo ancora se a questa serie parteciperà *Artica*, ma pare che vi parteciperà *Nemesis*, del signor Anatra.

Nella serie 3ª avremo il campione italiano del sig. Mario Dall'Orso, *Demon*, e *Sfinge* del signor Anatra.

Nella 2ª serie per ora dubbio completo; e nella 1ª avremo *Azio V* del signor A. Dario Centurini, la nuova deriva del signor Noli-Da Costa e probabilmente *Dai-Dai III*.

Come si vede c'è pur sempre, in confronto degli scorsi anni, da essere lusingati dell'importanza che assumerà la nostra partecipazione alle regate del Mediterraneo.

Per quanto riguarda l'opera del « R. Y.-C. I. » per le regate di San Remo, vediamo dal programma pubblicato il 18 dicembre, una ricchezza di premi meritevole di lode.

Dopo le corse per la « Coppa di Francia » e « d'Italia », che andranno dal 26 al 31 marzo, avremo dal 1° al 5 aprile quattro giorni di gare per la 6ª, 5ª, 4ª, 3ª, 2ª e 1ª serie, nei quali verranno assegnate in contanti 13.500 lire, oltre a 7 coppe d'argento e premi speciali per le gare *corinthian*.

Forse è da notarsi una preponderanza un po' spiccata nelle cifre destinate alla serie 4ª, ma se ne comprende il perchè, se si pensa al contributo nuovo portato a questo tonnellaggio.

Notevole è l'assenza di premi destinati alla serie 7ª, dei grandi *racers*, la quale non viene perciò contemplata, e quantunque il programma dica che i premi per questa serie sa-

ranno eventualmente fissati nel programma definitivo, appare evidente che l'intenzione del « R. Y.-C. I. » sia di trascurare la grande serie.

È un bene o un male?

Certo l'assistere a corse di yachts come *Ailsa, Satanita, Sybarita, Kariad*, ecc. è uno spettacolo altament emozionante e decorativo; ma per lo sviluppo dello sport nautico nazionale, che è sfortunatamente costretto a lasciare all'Inghilterra ed all'America il lusso di simili yachts, sembra anche a me utile concentrare i fondi disponibili nei premi da assegnarsi ai tonnellaggi inferiori, ai quali partecipiamo con una promettente larghezza.

Per la divisione delle corse, l'autonomia è riservata unicamente alla serie dei 20 tonn., mentre per le altre abbiamo nel secondo giorno due gare di serie riunite, fra i 10 ed i 5 tonn., ed i 2 1\|2 e gli una tonnellata. Sarà così un giorno di corse d'insieme su quattro giorni di gare; tanto che basti a produrre qualche criterio relativo, che è sempre istruttivo ed interessante.

In complesso l'yachting italiano, nella prossima stagione, sia per le regate di Provenza che per quelle di San Remo, si presenta con slancio sportivo, e speriamo con tendenza ad aumentarlo.

È sperabile anche che possa presentarsi con quella completezza che pare le manchi, come più sopra ho notato, e mi auguro perciò di essere una volta tanto caduto in un errore di informazione.

SKIPPER.

La campagna radiotelegrafica

dell'incrociatore corazzato "Carlo Alberto„

La moderna nave da battaglia intitolata al Re Magnanimo, al nome augusto già scolpito sulla poppa della pirofregata, per le virtù militari e marinaresche di Baldassarre Galli della Mantica consacrata alla storia del nostro Risorgimento, scese al mare nel golfo munito di Spezia sotto propizia stella, per la fortuna d'Italia.

L'incrociatore corazzato *Carlo Alberto*, non appena allestito e completamente armato, lasciò Spezia, drizzando la prora a Genova, avendo in testa d'albero le insegne del Conte Camillo Candiani di Olivola; nel primo porto commerciale d'Italia — era il 15 maggio 1898 — sostò per breve ora, il tempo strettamente necessario per ricevere la bandiera di gala, offerta, con patriottico pensiero, dai superstiti delle guerre per l'Indipendenza. Poi riprese il largo — era uno splendido pomeriggio — uscì dal Mediterraneo, solcò l'Oceano e nel porto maggiore della Columbia seppe far valere i diritti conculcati dei nostri connazionali. Fu quindi in Cina, poi rivide il mar d'Italia, ma non vi rimase a lungo, indirizzata come fu nei mari del Nord per compiere onorifiche missioni in Inghilterra, per la incoronazione di Re Edoardo, in Russia per la visita del nostro Sovrano allo Czar.

E fu durante la rotta al Nord che l'incrociatore corazzato *Carlo Alberto* doveva ricevere un colpo insperato della fortuna, quello di legare il suo nome alla più grande scoperta del secolo, alla radiotelegrafia dovuta a un genio italiano, a Guglielmo Marconi.

Infatti all'alba del 18 giugno 1902 — dopo dieci giorni dalla partenza da Napoli — veniva trasmesso col telegrafo senza fili il primo saluto del *Carlo Alberto* a Guglielmo Marconi, il quale erasi recato appositamente alla sua stazione di Capo Lizard nella Cornovaglia, per dare il benvenuto alla nave italiana nelle acque inglesi.

Il 26 dello stesso giorno l'illustre quanto modesto inventore recavasi a bordo della nave, ancorata presso Poole a Dorset, e, a ricordo della sua visita, lasciava il primo campione del *detector magnetico*, la sua ultima grandiosa invenzione per la quale la radiotelegrafia entrava in una fase del tutto nuova. L'ammiraglio Carlo Mirabello, compreso dell'alto onore toccatogli, e del valore immenso di simil dono, volle che del dono inestimabile la memoria durasse, e fece incidere, sulla parte metallica della torretta corazzata di comando che chiude da poppavia la stazione radiotelegrafica, questa iscrizione:

« Oggi, 26 giugno 1902, Guglielmo Marconi onorava di sua presenza questa R. nave ancorata dinanzi a Poole, inaugurandovi il primo campione del nuovo ricevitore magnetico (*detector*) da lui inventato e dato in dono alla *Carlo Alberto*, che, prima fra tutte le navi del mondo, ne constatava il funzionamento in mare ».

Ma l'opera dell'ammiraglio Mirabello non si limitava a questa iscrizione; chiese ed ottenne dal Ministero di eseguire, durante il viaggio di rimpatrio del *Carlo Alberto*, una serie di esperimenti radiotelegrafici a grande distanza tra l'incrociatore corazzato e la stazione extrapotente di Poldhu.

Inalzata di una diecina di metri l'alberatura della nave, mentre questa aspettava per partecipare alle feste dell'incoronazione di Re Edoardo VII, giungeva improvviso l'ordine di salpare per Cronstadt e di trovarsi in quel porto per l'arrivo di Re Vittorio Emanuele III in Russia.

Fu progettato allora ed accordato di usufruire subito di tale traversata per un primo esperimento radiotelegrafico col *detector*.

Nella notte del 7 luglio, mentre la nave era in navigazione fra Poole e Dover, veniva ultimata, con i mezzi di bordo, la sistemazione di un nuovo alberetto di 16 metri al trinchetto e si innalzava un filo aereo quadruplo, che, partendo dalla estremità di esso, veniva disteso sino alla testa d'albero di maestra, di dove scendeva sul casotto della stazione Marconi. A Dover prendeva imbarco sul *Carlo Alberto* Guglielmo Marconi.

Alle 12 del 7 luglio fu iniziata la ricezione dei radiotelegrammi trasmessi da Poldhu attraverso tutta l' Inghilterra e buon tratto di mare, attraverso 500 Km. di suolo accidentato.

E ora s'impone la necessità di riassumere la interessantissima relazione scritta dall'egregio tenente di vascello Solari, che fu ed è l'intelligente, il valoroso quanto modestissimo coadiuvatore di Guglielmo Marconi:

Alle ore 12 e 5 — 7 luglio — non appena ottenute discrete condizioni di sintonia, si udirono nel telefono accoppiato al *detector* i ritmici *S* trasmessi dalla Cornovaglia. I segnali non erano forti, e ciò doveva attribuirsi all'accordo non ancora perfetto delle due stazioni ed all'influenza della luce solare, la cui nociva funzione nelle trasmissioni radiotelegrafiche fu dal Marconi spiegata dopo le esperienze da esso compiute su due miglia di distanza col piroscafo *Filadelfia*.

Alle ore 12,30, collegato il filo aereo al ricevitore con la macchina Morse, si ebbero sulla zona di carta varii telegrammi perfettamente scritti. Poco dopo le ore 13, il *Carlo Alberto* entrò in comunicazione con le stazioni della «Marconi's Wireless Telegraph Comp.» di Londra, stazioni sparse sulla costa orientale inglese. Vennero trasmessi radiotelegrammi diretti in diverse parti d'Europa e fu mantennto continuamente informato del processo della navigazione il Ministero della Marina in Roma.

Alle ore 1, nella notte dell'8 luglio, fu ripresa la ricezione di Poldhu, distante allora circa 900 chilometri, ed al telefono accoppiato al *detector* si percipirono in modo distinto i radiotelegrammi trasmessi dalla Cornovaglia. Collegato allora il filo aereo al ricevitore a *coherer* (con Morse), si ottenne scritta sulla zona la ripetizione di quanto si era già decifrato col *detector*. I segnali risultarono più forti che nella antecedente giornata, sebbene la distanza fra il *Carlo Alberto* e Poldhu fosse aumentata di circa 300 chilometri, ciò in grazia alle migliori condizioni dovute all'oscurità.

A mezzodì del giorno seguente, nuovo indebolimento a causa della luce solare; ma nella notte furono nuovamente ottenuti telegrammi chiarissimi, malgrado che, non solo fosse aumentata la distanza da Poldhu, ma anche la parte Nord della Danimarca fosse allora interposta fra le due stazioni.

Nelle notti del 10 e 11 luglio la ricezione fu ancora sempre stabile e sicura per quanto la montuosa Scandinavia si fosse aggiunta alla Danimarca ed all' Inghilterra.

Nella notte del 12 luglio, mentre il *Carlo Alberto* era alla fonda a Cronstadt, i segnali percepiti dal telefono riuscirono alquanto deboli. Fu di ciò ricercata da prima la causa nella minore conducibilità dell'acqua dolce della rada rispetto a quella salata dell'Oceano; ma in seguito si tentò di rinforzare i segnali eguagliando meglio il periodo di oscillazione del filo aereo della nave a quello di Poldhu. Fu perciò sistemato un padiglione di fili di rame stagnato, sottili e flessibili, in numero di 50, sostenuti da una draglia di acciaio distesa tra la testa d'albero di maestra e quella di trinchetto, e disposti in modo che avessero rispettivamente periodi di oscillazione propria, eguali fra loro. Con tale padiglione di fili si udirono al telefono del *detector* varie specie di *S* trasmesse dalla Cornovaglia.

Il giorno 16 luglio — come fu noto a quell'epoca — venne eseguita sul *Carlo Alberto* una dimostrazione di radiotelegrafia in presenza del Re d' Italia e dell' Imperatore di Russia.

Alle ore 1 del 23 luglio, mentre la nave trovavasi a N. E. dell'isola di Gotland nel Baltico, in rotta per Kiel, si ottennero al telefono del *detector* segnali così distinti, che riusciva difficile il credere come duemila chilometri di terra e di mare fossero interposti fra le due stazioni.

Tre giorni dopo venne iniziata la ricezione sotto un immenso temporale, accompagnato da potenti scariche atmosferiche: con opportuni impieghi di auto-induzione e di capacità si riuscì in pochi istanti ad escludere ogni influenza atmosferica.

Alla partenza da Kiel (30 luglio) si sghindarono gli alberetti pel passaggio del canale «Imperatore Guglielmo». Nei giorni e nelle notti seguenti fu sempre regolare la ricezione da Poldhu, ed oltremodo utile la comunicazione successivamente presa con le stazioni di Borkum, Frinton, North Foreland, Nyton, Poole, appartenenti alla «Marconi's Wireless Telegraph Comp.», stazioni che per speciale desiderio dello illustre inventore italiano, che dirige tecnicamente questa Compagnia, hanno il dovere di comunicare colle nostre navi da guerra.

Si sospesero quindi le esperienze per un periodo di circa 20 giorni, durante i quali il *Carlo Alberto*, completò l'istallazione dei nuovi alberetti aventi la richiesta altezza per gli esperimenti nel Mediterraneo, cioè di alberetti atti a sostenere un padiglione di 54 conduttori, alto circa 50 metri dal ponte di coperta.

Dopo una breve sosta nella rada di Mullion, di fronte alla stazione extrapotente di Poldhu, il *Carlo Alberto* faceva rotta per Ferrol (Spagna), luogo scelto per ottenere in posizione fissa e ad una media distanza da Mullion, le migliori condizioni possibili di sintonia fra la stazione ricevente e quella trasmettente.

Il giorno 29 agosto, all'entrata del porto chiuso di Ferrol, si manteneva stabile la ricezione dei telegrammi trasmessi dalla Cornovaglia.

Durante la permanenza a Ferrol si ebbero rapidissimamente e regolarmente le notizie dei principali avvenimenti del momento, per mezzo del telegrafo senza fili.

Nella traversata da Ferrol a Cadice fu osservato, che la distanza alla quale si annullavano di giorno i telegrammi era di mille chilometri, ben inteso relativamente all'energia allora impiegata nella trasmissione. Nessuna influenza apportò la interposizione di quasi tutta la penisola iberica.

La notte del 3 settembre si cercò di riconoscere a quale forza e sicurezza giungessero i telegrammi dall'Inghilterra ad una nave ancorata nella parte più interna della rada di Gibilterra. Malgrado la fitta nebbia, un importante telegramma riguardante la Casa imperiale di Russia fu ricevuto nel modo più chiaro e preciso.

Nei giorni successivi fu determinato in modo assoluto che nessun ostacolo può fermare il progresso della radiotelegrafia, giacchè in un mare chiuso dalle più montuose distese di terra, come il Mediterraneo, i radiotelegrammi pervennero sicuri e costanti da Poldhu al *Carlo Alberto*.

Dopo due giorni di ancoraggio a Cagliari, la nave partiva per Spezia ed in quella traversata pervennero al *Carlo Alberto* tre importantissimi telegrammi dall'Inghilterra:

1° Un messaggio della nostra Ambasciata a Londra diretto al Re d'Italia;

2° Un messaggio dei direttori della «Marconi's Wireless Telegraph Comp. Limited» di Londra diretto pure a S. M. il Re;

3° Un messaggio degli stessi Direttori al Ministro della Marina.

I tre telegrammi riuscirono così perfettamente scritti sulle zone di carta, da far credere che un filo invisibile congiungesse il *Carlo Alberto* colla stazione di Poldhu.

Constatato il successo straordinario il *Carlo Alberto* non rimaneva a lungo nel golfo di Spezia, e col plauso di tutta la nazione e del mondo scientifico veniva inviato nel Canadà, a disposizione di Guglielmo Marconi. Il successo doveva avere — a non breve scadenza — un'altra brillantissima affermazione.

Prima di Natale Guglielmo Marconi faceva attraversare l'Atlantico da questo suo radiotelegramma al *Central News*:

« Ho il piacere di informarvi che sono state stabilite comunicazioni telegrafiche col più completo successo fra il Capo Breton nel Canadà e la Cornovaglia. Spedimmo diversi dispacci per l'inaugurazione, fra cui uno al Governatore del Canadà e al Re d'Italia.

Firmato: MARCONI ».

Il Re d'Italia così rispose:

« Comm. *Marconi*,

Lizard (Inghilterra).

« Apprendo con vivissimo piacere i grandi risultati ottenuti che costituiscono un nuovo trionfo a maggior gloria della scienza italiana.

Firmato: VITTORIO EMANUELE ».

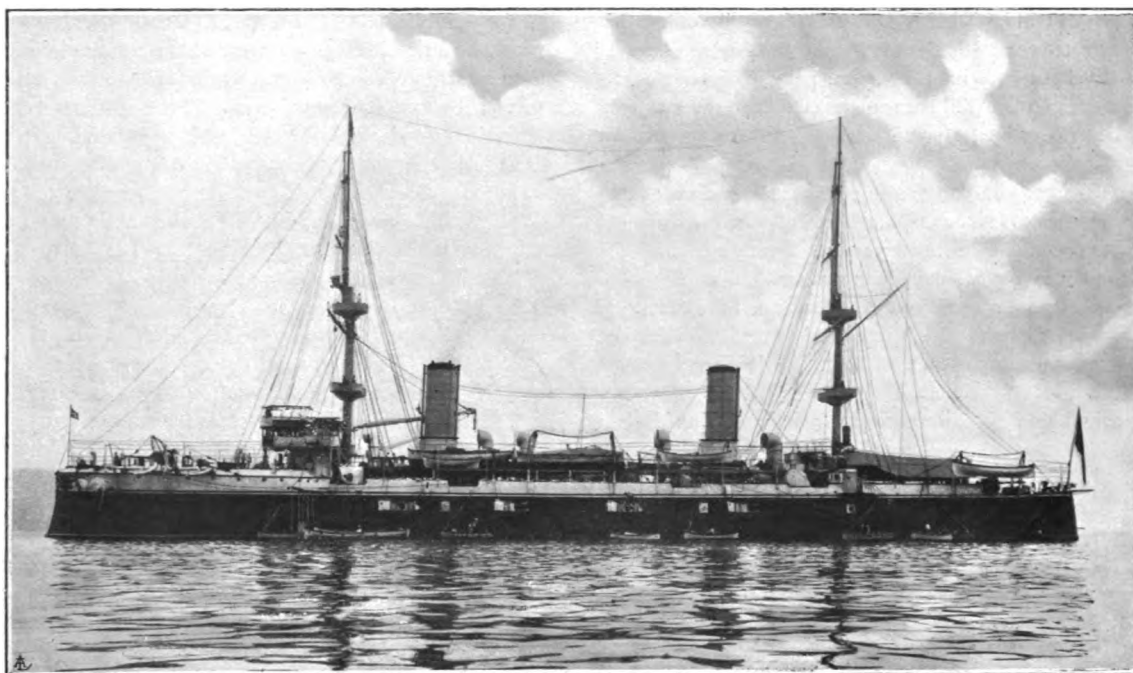
« *Ministero Marina*, Roma.

« Mediante radiotelegramma transatlantico ringrazio Vostra Eccellenza Marina per grande incoraggiamento dato mio lavoro.

G. MARCONI ».

Il ministro rispose:

« Considero la cooperazione della marina come un dovere verso di Lei; sono lieto ed orgoglioso di avere disposto che le fosse prestata. La saluto cordialmente per il grande successo ottenuto.

Il Ministro: MORIN ».

L'incrociatore corazzato *Carlo Alberto* colla nuova alberatura per la telegrafia senza fili (fot. Conti-Vecchi, Spezia).

Il grande giornale londinese *Times* pubblicava contemporaneamente il seguente radiotelegramma del suo corrispondente speciale a Glace Bay e ricevuto per la via di Poldhu:

« Ho l'onore d'inviare a mezzo del *Times*, il primo dispaccio transatlantico col telegrafo senza filo, trasmettendo i saluti di Marconi all'Inghilterra e all'Italia ».

Non si ha miglior chiusa a questa rapidissima cronaca dei recenti e trionfali esperimenti radiotelegrafici che la riproduzione dei seguenti dispacci, trasmessi col telegrafo ordinario alla stazione di Poldhu e da questa trasmessi al Canadà col sistema Marconi:

« *Generale Brusati*, Roma.

« Occasione prima trasmissione radiotelegrafica transatlantica, invio con questo telegramma, trasmesso attraverso lo spazio, dal nuovo al vecchio mondo, devoti omaggi a Sua Maestà il Re.

Firmato: GUGLIELMO MARCONI ».

Ancora una volta il nostro orgoglio di italiani è soddisfatto per virtù di Guglielmo Marconi. Sia onore a Lui!

E. B. DI SANTAFIORA.

Le nostre Incisioni

Fra le costruzioni ultimate nello scorso anno nel Cantiere Navale di Muggiano a Spezia, ve ne sono tre eseguite per conto della « Società Generale Immobiliare e lavori di utilità pubblica ed agricola » di Roma: il piroscafo fluviale *Aventino* e i due barconi di rimorchio *Ostia* e *Pirgo*.

Il piroscafo *Aventino*, varato il 26 ottobre scorso, fu co-

struito su piani dell'ingegnere del Genio navale cav. A. Calabretta.

Le forme dello scafo (in acciaio) e le sue dimensioni lo rendono atto sia alla navigazione sul Tevere, che alla navigazione marittima. Potrà così esercitare il traffico fra Roma ed i porti del Mediterraneo, ed essere anche adibito al rimorchio dei detti barconi che la stessa Società armatrice impiega pel trasporto di merci dai porti marittimi a Roma.

Le dimensioni dell'*Aventino* sono le seguenti:

Lunghezza fra le perpendicolari	m.	40
Larghezza massima	»	7,10
Puntale al mezzo	»	2,60
Immersione normale	»	1,50
Portata	tonn.	300

Due macchine Compound indipendenti, alimentate da una grande caldaia, azioneranno due elici, imprimendo alla nave una velocità oraria di 10 miglia.

Le macchine sono di sistema brevettato a rapida rotazione con condensatore indipendente. Una caldaia ausiliaria fornisce il vapore ai due verricelli destinati allo scarico delle merci dalle sue stive. Ha macchina a vapore pel movimento del timone, una dinamo per l'illuminazione elettrica ed un potente riflettore elettrico affinchè possa risalire il Tevere anche nella notte.

Si può affermare che con questo piroscafo viene risolto felicemente il problema della navigazione fluviale e marittima, potendo stabilire rapide e non interrotte comunicazioni fra la nostra Capitale ed i porti del Mediterraneo.

Al varo, riuscito splendidamente, ed a cui fu madrina la gentile signora marchesa Calabretta, assistevano la Direzione della Società Armatrice, numerosi invitati e la Presidenza del cantiere navale di Muggiano.

I due barconi in acciaio *Ostia* e *Pirgo* hanno una portata ognuno di 500 tonnellate di merce e sono delle dimensioni seguenti:

Lunghezza fra le pp.	m.	40,28
Larghezza massima	»	8,02
Puntale	»	2,32
Immersione normale	»	1,60

Hanno tre stive limitate da paratie stagne e due altri compartimenti estremi: uno adibito ad alloggio dell'equipaggio, l'altro ad uso cucina e deposito del nostromo.

Il servizio dell'esaurimento dell'acqua è fatto da una completa sistemazione di tubolature in ferro con pompa. Ogni barcone è fornito di un robusto molinello pel salpaggio delle àncore, adattato anche pel tonneggio dei barconi oltre a due verricelli per i cavi metallici del rimorchio.

Essi riceveranno il carico nel porto di Civitavecchia od in altri porti del Mediterraneo, quindi rimorchiati dal piroscafo risaliranno il Tevere, potendo così sbarcare i materiali nei magazzini del Lungotevere o direttamente negli stabilimenti industriali.

Con queste costruzioni la Società Immobiliare assicura a Roma un rapido ed economico servizio di trasporti per la via acquea, contribuendo allo sviluppo economico ed industriale di quella regione.

***

Il yacht *Sfinge* fu costrutto nel 1901 dal Gallinari di Livorno per conto del signor Emilio Anatra di Napoli. Lo scafo è a *sharpie* colla prua molto larga ed arrotondata e ricorda i tipi cari in questi ultimi tempi agli americani, a cui già il Gallinari si ispirò nel disegnare i noti *Dai-Dai*. Queste barche sono fatte specialmente per vento teso e poco mare e sviluppano specialmente le loro qualità nelle andature a lasco ed in poppa; esse però sono in generale poco marine e costituiscono il tipo cui tutte le formole di stazza tendono a far scomparire, ma finora senza risultato.

La carriera di *Sfinge*, che finora si riassume nelle gare di Provenza di questa primavera ed in quelle estive liguri di questi due ultimi anni, è stata abbastanza buona, ma non buonissima. Nel 1901 debuttò nelle *Neptunalia* e vi guadagnò 4 primi e 2 terzi premi sopra 11 corse.

Nelle regate di questa primavera, correndo nella classe dei 2 1|2 tonn., vinse un solo primo premio e nelle altre corse mai potè classificarsi. Sorte contestazioni nella sua stazza, dovette passare nella classe dei 5 tonn., nella quale, a Cannes, vinse un primo, un secondo ed un terzo premio sopra cinque corse.

Tornato, dopo la verifica della stazza, alla classe dei 2 1|2 tonn., non riescì che a guadagnare un terzo premio.

Nel corrente anno *Sfinge* correrà nella classe dei 5 tonn., perchè il suo costruttore sta facendogli subire parecchie modificazioni, sì da portarlo alla stazza surriferita.

Ecco le sue dimensioni attuali e quelle che avrà dopo modificato:

Lunghezza	m.	9,75	m.	9,75
Linea d'acqua	»	6,50	»	6,50
Larghezza	»	2,14	»	2,14
Catena	»	2,52	»	2,52
Bordi	»	0,50	»	0,50
1/2 Raggio deriva	»	0,50	»	0,93
Perimetro	»	4,46	»	5,09
Sez. maestra	mq.	1,2053	mq.	1,2053
Superficie velica	»	45	»	85
Stazza	tonn.	2,05	tonn.	5

***

Diamo in questo numero le fotografie in barca ed in gruppo dell'equipaggio *La guigne* del « Club Nautique » di Gand, proclamato Campione d'Europa il 24 agosto scorso a Strasburgo.

Il « Club Nautique » di Gand ha dato finora prova di una vitalità veramente straordinaria. I continui e strepitosi successi dalla sua fondazione, che rimonta al 1871, gli acquistarono un'aureola di gloria, una riputazione di superiorità, che lo pongono senza contestazione al primo posto del rowing del continente.

Conta al suo attivo il numero colossale di 800 premi internazionali, fra i quali 12 Campionati d'Europa, e, fatto finora senza precedente, tiene da cinque anni consecutivi il titolo di Campione del Belgio e d'Europa ad otto vogatori. Torino, Ostenda, Parigi, Zurigo e Strasburgo acclamarono successivamente il suo glorioso guidone ed i suoi forti vogatori.

Notiamo ancora che ogni anno la formazione degli equipaggi di Gand subì tali varianti che nemmeno più uno dei vincitori del 1898 figurava nell'equipaggio di Zurigo, ciò che aumenta i meriti del forte « Club ».

Fra i campioni del 1901 vi erano tre *juniores*, due dei quali conservavano ancora per l'anno seguente questa qualifica, e quest'anno ancora tre nuovi *juniores* conquistarono il titolo tanto invidiato di Campione d'Europa.

Ciò che aumenta il valore delle vittorie di Zurigo e di Strasburgo si è che le due volte l'equipaggio francese soccombente contro il « Club » aveva battuto l'equipaggio della « Federazione Parigina », che pochi giorni dopo batteva a sua volta facilmente l'equipaggio tedesco nei *matches* Parigi-Francoforte.

Meritano una speciale menzione Marcel van Crombrugghe, il brillante capo-voga, ed Oscar De Somville, capo della bordata di sinistra.

Per conto nostro ammiriamo profondamente questo Club di provincia che mercè una direzione superiore riuscì ad eclissare per un lustro le società del continente.

Alcune cifre daranno maggior evidenza alla straordinaria *performance* degli equipaggi di questa Società. In questi ultimi cinque anni di 25 gare di Campionati d'Europa il « Club Nautique » di Gand ne vinse undici, tutte le altre società della « Federazione Internazionale » unite insieme ne vinsero quattordici, e durante lo stesso tempo nessun'altra società di rowing vinse più di due Campionati.

Queste undici vittorie del « Club » di Gand rappresentano 55 vogatori vincenti, mentre gli altri Club vincitori, durante il periodo 1898-1902, contano insieme soli 30 vogatori vincenti.

Nel gruppo, di cui riproduciamo la fotografia, notiamo la presenza dell'affezionatissimo e competentissimo allenatore del Club, il signor De Dryver, l'artefice della vittoria, che veglia con gelosa cura la Coppa posta accanto a lui. Avremmo voluto scoprire la solida catena, mercè la quale egli conserva questo trofeo, ma invisibili ne sono gli anelli. Sono forgiati di volontà, di abnegazione e di esperienza, materie preziose che non si trovano guari in commercio, e che si acquistano solo da quelli che hanno per motto: *Labor improbus omnia vincit.*

Ecco i nomi dei vincitori di Strasburgo, ai quali mandiamo le nostre più vive felicitazioni:

1. Marcel Van Crombrugghe	38	pr. premi,	5	volte	Campione d'Europa.
2. Oscar De Somville	38 »	»	5	»	»
3. Prosper Bruggeman	90 »	»	6	»	»
4. Eugène Picha	5 »	»	1	»	»
5. George De Meester	6 »	»	2	»	»
6. Oscar Taelman	7 »	»	1	»	»
7. Albert Verdonck	7 »	»	1	»	»
8. Gaston Goetgeluck	12 »	»	2	»	»
tim. Alfred Van Landeghem.					

ROWING

NOTIZIARIO

ITALIA. — Il turno per le regate di Campionato europeo spetta quest'anno all'Italia, ed il R. Rowing Club Italiano per la fortunata e desiderata costituzione della Sezione Veneta è in grado di poterle eseguire in Venezia.

La Sezione è costituita col concorso delle Società Canottieri « Bucintoro » e « Franco Querini », la domanda della Sezione è pervenuta alla Sede centrale del Rowing ed è certa oramai la ratifica per parte della Direzione del R. R. C. I.

Era desiderio che fosse anticipata la data di questa riunione, ma dalla « Federazione Belga » fu espressamente e recisamente fatto richiamo alla esatta osservanza delle prescrizioni statutarie della « Federazione Internazionale » che determina doversi le regate di Campionato Europeo corrersi dopo il 15 agosto e prima del 15 settembre di ogni anno.

Era quindi possibile assecondare il desiderio della Sezione Veneta soltanto entro questi limiti, e poichè in quella circostanza vogliono essere corsi anche i Campionati italiani, rimane già fin d'ora stabilito che nei giorni 14 e 15 di agosto si correranno i Campionati Nazionali ed il giorno 16 gli Europei.

Avremo quindi le due importanti manifestazioni di canottaggio a Venezia, nella bella e simpatica regina della Laguna, che si prepara a far buona accoglienza all'elemento canottiere italiano ed estero.

Non è improbabile l'organizzazione per quell'epoca di una passeggiata delle varie società canottieri che vogliono arrivare a Venezia per via fluviale.

— A scuotere l'apatia dei canottieri torinesi giunge ben opportuna una gara in yole di mare. Il percorso è fissato in metri 3000 con un giro di boa ed è, la corsa, libera a tutti. Un'altra gara di 1800 metri, in yole è riservata per quei canottieri che mai parteciparono a gare di classifica. Queste corse si faranno in tre prove successive alla distanza di quindici giorni l'una dall'altra; quell'equipaggio che taglia pel primo il traguardo il maggior numero di volte, avrà per premio medaglie di vermeil.

È da augurarsi che parecchie vi si inscrivino le yole, specialmente dei canottieri dell' « Armida » e della « Cerea », le due società, fra le numerose di Torino, i cui vogatori in questi giorni escono sovente in barca.

— L' « Armida » pare che quest'anno voglia partecipare con numerosi vogatori alle regate che si faranno. Infatti un movimento insolito si nota al suo garage, ed alla domenica, specialmente, in gran numero le barche di tale società solcano le acque del fiume.

Tutti i canottieri d'Italia vedranno con vero piacere rifiorire questa vecchia e simpatica Società, ed è pure l'augurio che i canottieri torinesi desiderano che si avveri.

Alla « Cerea » l'attività è data dai fratelli Lange che escono quasi tutti i giorni in double; veri esempi di costanza e di entusiasmo per la voga; altri quattro o cinque vogatori montano pure in barca.

Pel momento nessun progetto, i quali certo verranno con l'anno nuovo, e speriamo si convertino in realtà.

— (Milano). — Se a Torino non è grande il lavoro della voga, nelle altre città non pare sia maggiore.

Alla società canottieri « Milano » esce tutte le domeniche l'outrigger ad otto con Gerli capo-voga, il quale si presenterà alle corse di quest'anno in tale imbarcazione pur non abbandonando lo skiff.

Il quattro *seniores*, *Rompicollo*, si è sciolto; e Sacchini, l'energico capo-voga di tale equipaggio correrà in skiff, continuando sempre a coltivare l'outrigger a due con Maganza.

— (Palermo). — S. M. il Re ha concesso l'Alto suo Patronato al « Club Nautico Palermo ».

Questo Club sorto per lo sviluppo fisico della gioventù

amante dello sport, vede così coronato il suo splendido fiorire e degnamente apprezzata la intelligente attività del suo presidente barone Michele Vannucci.

Le nostre congratulazioni ai soci, e l'augurio che i loro colori fregiati dall'insegna reale riescano vittoriosi.

— (Spezia). — *La consegna di un outrigger alla S. C. « Velocior ».* — Alle ore 15 dell' 8 dicembre scorso la fine-fleur di Spezia conveniva al Law Tennis, della Società canottieri « Velocior », per assistere al battesimo del nuovo outrigger a quattro vogatori di punta e timoniere, donato alla Società dalle signore.

Ricevuto da una speciale commissione con a capo il presidente cav. Francesco Centi, giungeva in vettura di gala monsignor cav. Filippini, il quale indossati i paramenti sacri, si avviava poco dopo verso l'imbarcazione, seguito da uno stuolo di canottieri, in tenuta di gala, e delle patronesse a braccio delle autorità. Monsignor Filippini benedì l'imbarcazione e fra la generale attenzione pronunciava un patriottico discorso, augurando che la nuova imbarcazione sia apportatrice di vittorie.

Quindi la gentil signorina Bengalina Coltelletti, madrina, a braccio del presidente, con un colpo decisivo, rompeva la tradizionale bottiglia di champagne. Alla stessa signorina dal segretario della Società signor Mario Profumo, vennero donati, in nome di tutti i soci, un olezzante bouquet, con nastri di seta portanti la scritta « Società Velocior », e lo splendido martellino in argento cesellato che aveva servito per la rottura della bottiglia.

Appena spezzata la bottiglia caddero due targhe che coprivano il nome dell'imbarcazione *Stella Polare*. Fu un momento solenne: gli applausi scoppiarono generali e fragorosi e la banda della *Sicilia* intuonò la marcia reale.

Venna poscia data lettura di una nobilissima lettera del Duca degli Abruzzi, che si diceva dolentissimo non aver potuto intervenire perchè indisposto. Seguì uno scelto servizio di liquori, ecc. Quindi sotto la direzione del tenente di vascello signor Profumo cominciarono le danze, che durarono animatissime sino al tramonto.

Delle numerose signore intervenute ricordo le seguenti: Coltelletti, Seymour, Coltelletti Cartier, Profumo, Bonaldi, Gay, Trucco, Giraud, Carletti, De Logu, Viglietta, Galeazzi, Durelli, Carnel, Bertolini, Paganini, Oliva, Pasquali, Raggio, Pegazzano, Priero, Beltrami, Frau, Basso, Varale, Jacoucci, Tosti, Marselli, Lardou, Quarleri, Lafou, Solari, Bravetta; e le signorine Trucco, Federici, Raggio, Cartier, Coltelletti, Giraud, Crozza, Lardou, Viglietta.

Fra le autorità, gli ammiragli Palumbo, Coltelletti, Resasco, Annovazzi coi rispettivi aiutanti di bandiera tenente di vascello Ceci, Mancini, Pfister, Profumo, il sottoprefetto cavaliere Oliva, il Regio Commissario, i comandanti Coltelletti, Serra, Basso, Priero, Cafiero, Giraud, Marselli, Solari. Rappresentavano l'esercito i seguenti ufficiali del 17° fanteria: maggiore Porta, capitani Lambertelli e Beltrami, tenenti Brigida e Berlingeri. Notati pure l'ispettore di finanza cav. Vianello, i direttori di sanità cavalieri Viglietta e Rama, il console inglese e quello brasiliano, ecc.

La festa non poteva riuscire più splendida e di ciò va data lode al presidente cav. Centa, e ai signori Profumo, Contesso, Crozza, Ceretti, Piana, Viotti e Massa.

— *La Società di Salvamento* — « *Natatorium* ». — Diamo posto nella cronaca del remo ad alcune notizie sulla Sezione di Torino della Società di salvamento. La natura della istituzione, molta parte dello scopo in quanto essa tende a promuovere l'esercizio del nuoto, ci inducono a considerarla come intimamente collegata col canottaggio, tantochè la Sezione Torinese ha trovato appoggio ed ospitalità dal R. Rowing-Club, Sezione Eridanea, e novera affigliate le Società di canottieri.

Nell'annata trascorsa aveva la Direzione della Sezione della Società di salvamento in Torino ideate e progettate esercitazioni, saggi e gare, che valessero ad affermare l'utilità di sua esistenza. Aveva, per meglio eseguire il suo programma, domandato ed ottenuto speciali agevolezze per i suoi soci dalla vasca di nuoto Bagni di Diana, che si apriva sul corso Massimo d'Azeglio nella estate scorsa.

Ma parecchie contrarietà occorse e la affrettata chiusura di quella vasca impedirono l'esecuzione dei saggi e delle gare preparate.

Epperò essa avrebbe quest'anno ben poco da registrare all'attivo del suo esercizio, se non fosse stata altamente efficace l'opera della Società Ginnastica affigliata alla Sezione, se non si avesse avuta la cooperazione intelligente del Direttore della Società Ginnastica stessa, dottor Monti, e del prof. Gustavo Falchero suo assistente a questa Società.

Entrambi, queste due egregie persone fanno parte della direzione della Società di Salvamento, ed hanno con zelo ed intelligenza favorite dalla loro qualità di insegnanti, valendosi dei mezzi ed attrezzi forniti dalla Società Ginnastica dato largo sviluppo al programma e promosso l'insegnamento degli esercizi di nuoto e di salvamento.

Il dottor Monti ha introdotto nel programma della scuola di ginnastica gli esercizi preparatorii del nuoto, quelli per il trasporto in acqua di un pericolato, quelli per liberarsi dalle prese in acqua ed i procedimenti per la respirazione artificiale.

Nel complesso di questi utilissimi esercizi furono dal dottor Monti istruite due squadre di signorine, l'una di 50 allieve delle scuole femminili della Società Ginnastica, l'altra di 20 allieve del Corso 1901-902 della Scuola Normale di ginnastica, alla quale è preposto colle funzioni di Direttore.

Altra squadra di 14 allievi adulti della Scuola gratuita di ginnastica per operai, fu negli stessi esercizi istruita dal professore Gustavo Falchero.

E del risultato dell'istruzione impartita dagli egregi insegnanti fecero testimonianza solenne le approvazioni e gli applausi ottenuti nel pubblico saggio da esse dato alla palestra della Società Ginnastica, come ne attestano i due premi ottenuti al Concorso nazionale di Ginnastica tenutosi a Milano il 1° giugno ultimo, ove alla squadra di signorine presentata dal dottor Monti toccò il premio di 1° grado e quello di 2° grado alla squadra guidata dal prof. Falchero.

L'opera del dottor Monti si esplicò ancora nella relazione che egli fece al Ministero della Istruzione pubblica circa la Scuola Normale, ove riferì sull'insegnamento del nuoto e dei primi soccorsi, raccomandando che lo si ripeta ogni anno, anche aggiungendosi, se possibile, l'insegnamento pratico in acqua.

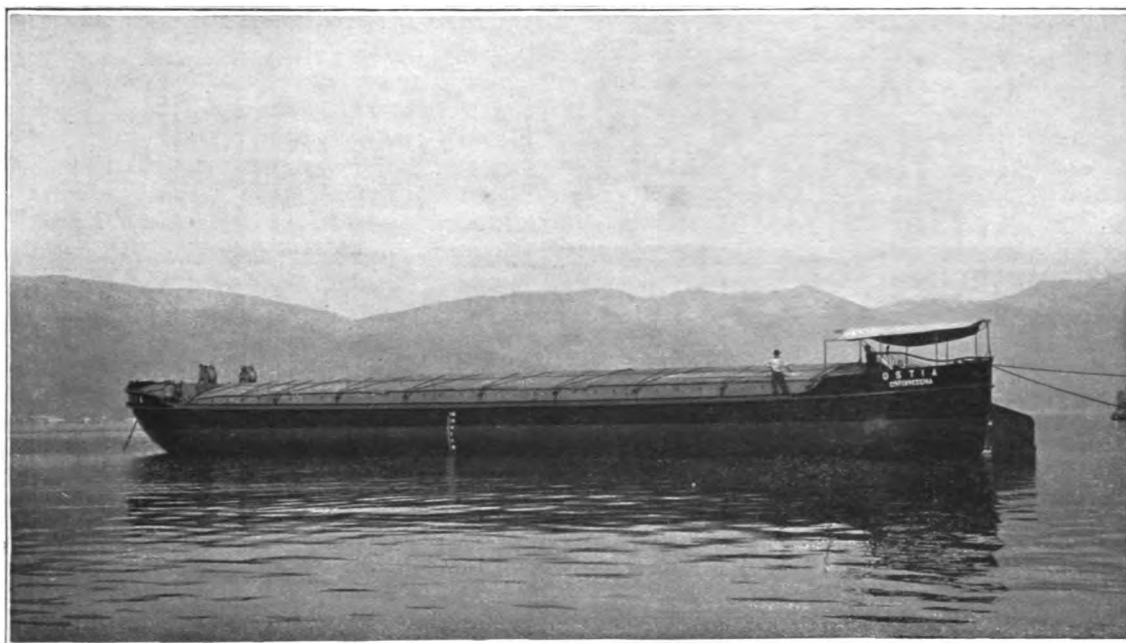
Dal 29 settembre all'8 ottobre tenendosi in Torino, per iniziativa del prof. Mosso, presidente della Società Ginnastica, e del prof. Pagliano, preside della Facoltà Medica della Regia Università di Torino, e con autorizzazione del Ministero, un

Corso Magistrale di educazione fisica, diretto dallo stesso dottor Monti, al quale parteciparono 300 insegnanti d'ambo i sessi, vi si tennero conferenze teoriche e lezioni pratiche su esercizi di nuoto, salvataggio e primi soccorsi che furono appresi da tutti gli iscritti che ne saranno per divenire alla volta loro altrettanti apostoli per tutta Italia.

Dovendosi poi stampare un Manuale che contenga gli esercizi ed i giuochi ginnastici, che furono insegnati ed eseguiti in quel Corso Magistrale, il dottor Monti, che vi partecipa alla redazione, ha iniziato appunto il suo lavoro colla descrizione degli esercizi elementari del nuoto, considerati non solo come ottimo mezzo di educazione umanitaria, ma anche come utili e pratici esercizi di ginnastica nelle scuole di ambo i sessi e di tutte le età.

tranno essere nè domandate nè offerte alle Società che fanno parte della « Deutscher Ruderverband ».

In seguito poi ad una decisione dello stesso Congresso suscitato il signor Ladenburg di Francoforte, rispondendo ad una domanda della « Federazione Belga », propose a questa di stabilire un accordo uguale a quello stipulato colla « Federazione Francese ». Inoltre la lettera del signor Ladenburg è delle più amichevoli ed esprime la speranza di una prossima intesa, la quale, permettendo ai canottieri delle due nazioni di misurarsi fra loro, sia foriera dei migliori risultati per la prosperità dello sport del remo.

Nutriamo ferma speranza che questo accordo sia il preludio della prossima iscrizione della potente « Deutscher Ruderverband » alla « Fédération Internat. des Sociétés d'Aviron ».

Il barcone da rimorchio *Ostia* della « Società Generale Immobiliare » di Roma.

FRANCIA. — A Parigi la « Basse-Seine » ha inaugurato il periodo delle lunghe passeggiate invernali in yole ad otto. La lunghezza di queste è di quaranta o cinquanta chilometri.

— A Nizza il « Club Nautique » ha già formato gli equipaggi che quest'anno difenderanno i colori della società; come pure ha composto l'equipaggio della yole ad otto pel match Nizza-Napoli.

GERMANIA. — *Accordo fra la « Fédération Française des Sociétés d'Aviron » e la « Deutscher Ruderverband ».* — Come annunziammo nel nostro numero di novembre u. s. il 26 ottobre 1902 si riuniva a Francoforte il Congresso della « Deutscher Ruderverband », e l'ordine del giorno portava un articolo per l'approvazione di un accordo colla « Federazione Francese ». Questo accordo venne approvato alle seguenti condizioni:

1° Le federazioni firmatarie s'impegnano a non dare alle regate premi in denaro;

2° I vogatori che ricevettero in addietro premi in denaro non sono compresi in questo accordo;

3° Le indennità di trasferta in uso in Francia non po-

YACHTING

NOTIZIARIO

ITALIA. — (Genova) (*S.*). — S. M. il Re ha elargito lire diecimila per le regate del « R. Y.-C. I. ».

— Il 10 tonnellate di S. A. R. il Duca degli Abruzzi verrà battezzato col nome *Leda*, e quello del Vice Presidente del « R. Y.-C. I. », cav. G. Coltelletti, col nome *Sully*.

— Il campo per le regate di eliminazione, che cominceranno l'8 febbraio, verrà indicato all'ultimo momento dalla Giuria; ma sarà, come abbiamo già annunciato, scelto nelle acque di Genova o di Portofino.

— Nelle elezioni di Presidenza del « R. Y.-C. I. », il marchese Ginori ed il cav. G. Coltelletti vennero riconfermati, quasi all'unanimità, alla rispettiva carica di Presidente e Vice-Presidente.

— Contrariamente all'aspettativa dei yachtsmen e giornali francesi, pare che *Sander* non solo non verrà passato nella serie superiore, ma che non sarà nemmeno armato. Si dice anzi che il suo proprietario sig. A. Dario Centurini lo abbia posto in vendita.

Verrà così a mancare alla flottiglia italiana uno dei campioni che lo scorso anno ha fatto più onore alla nostra costruzione. Anche *Electa* non verrà posta in armamento.

— A Recco, dove, dopo le regate di questo settembre fatte sotto la direzione del « Club Nautico Genovese », si era affermata una promettente simpatia al yachting, che doveva esplicarsi con la creazione di una sezione del Club suddetto, sorgerà invece un Club locale, il quale curerà di diffondere l'amore della vela in quelle località. Anima del nuovo Club sarà l'on. Biscaretti, che non abbandona mai la sua passione per il mare.

— Sta anche formandosi a Nervi un Club, che avrà un carattere di *yachting diamante*, quantunque le proporzioni delle barchette pare debbano essere di una larghezza un po' eccessiva.

Ad ogni modo facciamo voti che la buona idea fiorisca e fruttifichi in modo da abbracciare anche i modelli, come si era cominciato a fare anni or sono a Sturla.

— Il « R. Y.-C. I. » ha fissate pel giorno 8 febbraio le prove eliminatorie per la scelta del campione italiano per la Coppa di Francia vinta l'anno testè scorso dal yacht *Artica* di S. A. R. il Duca degli Abruzzi. Il yacht scelto non potrà prender parte ad altre regate prima di quelle della Coppa. Queste si correranno nei giorni dal 26 al 31 marzo a San Remo.

Intanto il « Yacht-Club de France » ha istituito un premio di fr. 1000 pel yacht che sarà scelto a campione francese della Coppa di Francia.

— « *R. Yacht-Club Italiano* ». — *Programma delle regate internazionali di San Remo.*

26 marzo. Yachts da 2,50 a 5 tonn. (3ª serie): « Coppa d'Italia », 1ª prova.

27 marzo. — Yachts da 5 a 10 tonn. (4ª serie): « Coppa di Francia », 1ª prova.

28 marzo. « Coppa d'Italia », 2ª prova.

29 marzo. « Coppa di Francia », 2ª prova.

30 marzo. — « Coppa d'Italia », 3ª prova (eventuale).

31 marzo. — « Coppa di Francia », 3ª prova (eventuale).

1 aprile. — Yachts da 10 a 40 tonn. (5ª e 6ª serie): 1° premio, L. 1000; 2° premio, L. 400.

Yachts da 5 a 10 tonn. (4ª serie): 1° premio, L. 1000; 2° premio, L. 400; 3° premio, L. 200.

Yachts da 2,50 a 5 tonn. (3ª serie): 1° premio, L. 500; 2° premio, L. 200; 3° premio, L. 100.

Yachts da 1 a 2,50 tonn. (2ª serie): 1° premio, L. 300; 2° premio, L. 150; 3° premio, L. 100.

Yachts da 0 ad 1 tonn. (1ª serie): 1° premio, L. 200; 2° premio, L. 100; 3° premio, L. 50.

2 aprile. — 5ª e 6ª serie: 1° premio, Coppa d'argento; 2° premio, L. 300.

3ª e 4ª serie: 1° premio, L. 1000; 2° premio, L. 300; 3° premio, L. 200; 4° premio, L. 100.

1ª e 2ª serie: 1° premio, L. 500; 2° premio, L. 200; 3° premio, L. 100; 4° premio, L. 50.

4 aprile. — 5ª e 6ª serie: 1° premio, L. 1000; 2° premio, L. 400.

4ª serie: 1° premio, L. 1000; 2° premio, L. 400; 3° premio, L. 200.

3ª serie: 1° premio, L. 500; 2° premio, L. 200; 3° premio, L. 100.

2ª serie (gara *Corinthian*): 1° premio, Coppa del Presidente; 2° premio, Cronografo d'argento; 3° premio, medaglie.

1ª serie: 1° premio, Coppa di S. A. R. il Duca degli Abruzzi; 2° premio, L. 200; 3° premio, L. 100.

5 aprile. — 5ª e 6ª serie: 1° premio, Coppa d'argento; 2° premio, L. 400.

4ª serie: 1° premio, Coppa di S. M. il Re; 2° premio, Lire 400; 3° premio, L. 200.

3ª serie: 1° premio, Coppa d'argento; 2° premio, L. 300; 3° premio, L. 150.

2ª serie: 1° premio, Coppa di S. A. R, il Duca di Genova; 2° premio, L. 200; 3° premio, L. 100.

1ª serie (gara *Corinthian*): 1° premio, Cronografo d'argento 2° premio, Medaglie d'argento; 3° premio, Medaglie di bronzo.

Le gare ed i premi per la serie di yachts superiori alle 40 tonn. saranno eventualmente fissati nel programma definitivo.

Le regate per le Coppe di Francia e d'Italia avranno luogo in seguito alle sfide mandate al « Regio Yacht-Club Italiano » dal « Yacht-Club de France » e dalla « Société de la Voile d'Arcachon ».

Le prove per la scelta dei Yachts campioni d'Italia avranno principio a Genova il giorno 8 febbraio p. v.

— (Livorno) (*Sailor*). — Il 10 tonn. del sig. commendatore I. Florio in costruzione nel cantiere Gallinari per difendere la Coppa di Francia, è già a buon punto e sarà senza dubbio varato per il 4 o 5 del corrente gennaio.

Appena in acqua si misuserà col 10 tonnellate *Ilva II* del cav. Tonietti, che questi gentilmente mise a disposizione per questo scopo. Al prossimo numero maggiori dettagli.

FRANCIA. — Al *Salon* dell'Automobile apertosi a Parigi il 15 dicembre figurano quest'anno numerose lancie a petrolio: fra queste sono specialmente notate quelle esposte dal signor Tellier. Una è azionata da un motore De Dion di 8 HP, collo scappamento effettuantesi sott'acqua, evitando così qualunque rumore ed odore. L'altra che si chiama *Alcyon*, ha un motore *Ader* di 12 HP e lo scappamento si fa qui in un tubo a ciminiera sovrastante al motore in modo da dare alla lancia l'aspetto di un battello a vapore. È pure esposto il canotto automobile *Mercedes* che è il più veloce che attualmente esista, poichè esso raggiunse nelle prove la velocità di ben 32 chilometri. Il suo proprietario sig. Desioyeaux ha testè ordinato all'architetto Chevreux i piani di una lancia che, messa da un motore Mercedes di 90 HP, dovrà raggiungere la velocità di 45 chilometri all'ora.

Espongono poi altre lancie automobili adatte per varii usi cioè per fiume, caccia, passeggio e piccole crociere le ditte E. Amblard, Dalifol e C. coi suoi reputati motori *Abeille*, Gontallier, la « Société du Propulseur amovible » da noi già descritta, G. Seyler, Forest, Aster, e la ditta « The Eagle Manufacturing C. » americana che espone due lancie ben finite e con motori molto leggeri.

— (Nizza). — Le regate per la Coppa degli 1 tonn. avranno luogo nei giorni 16, 18 e 20 febbraio.

Vi prenderanno parte *Azio V* del sig. Centurini, attuale detentore della Coppa; *Montecarlo, Monaco* e *Sidi-Kaïssa* della Società delle Regate di Monaco; *Marmara* del sig. Noli da Costa costrutto da De Marini.

— Continua al « Yacht Club de France » il lavoro per la istituzione delle nuove *Serie extra regolamentari*. La commissione all'uopo nominata ha già presentato la sua relazione dalla quale emerge che il regolamento di tali Serie dovrà non solo impedire la costruzione di macchine da corsa, ma favorire in tutti i modi i yachts solidi e marini; perciò bisognerà fra altro imporre una sezione maestra minima ed esigere che le ordinate orizzontali di ogni sezione vadano diminuendo dall'alto al basso in modo da impedire anche solo l'accenno alle chiglie a bulbo.

Le dimensioni minime che i yachts delle predette Serie dovrebbero avere sarebbero le seguenti:

Per gli 1 tonn. —	Sezione maestra	mq.	0,45
	Linea d'acqua	m.	5,30
	Baglio	»	1,70
	Perimetro	»	4,48
	Pescaggio	»	0,50
Pei 2 1/2 tonn. —	Sezione maestra	mq.	0,95
	Baglio	m.	2,20

Sarebbero poi fissate anche le dimensioni minime delle membrature, fasciami, ecc.

— Il sig. Damoy-Picon ha posto il nome di *Titave* al 5 tonn. che il sig. G. Guédon gli costruisce per concorrere alle gare della Coppa d'Italia. Esso è un *fin keel* in cedro e di linee molto fini.

INGHILTERRA. — La costruzione del campione inglese per la Coppa d'America procede attivamente. In questi ultimi giorni sir Th. Lipton si è recato nel cantiere Denny a Dumbarton per constatarne i progressi. Egli era accompagnato dal colonn. Sharman Crawford che rappresenterà il proprietario durante le corse pur lasciando l'intera responsabilità del yacht al capitano Wringe. Dallo stato d'avanzamento dei lavori si può arguire che il yacht sarà varato nel mese di aprile. Poco mancò tuttavia che un incendio scoppiato nel cantiere non investisse il padiglione dove il campione viene costrutto; fortunatamente esso potè essere mantenuto illeso. Questo fatto però accentuò fra i marinai l'idea della sfortuna che si è attaccata al nome di *Shamrock* e che fu in parte causa delle passate sconfitte, e quindi non sarà difficile che si trovi un altro nome al futuro campione.

— Si annuncia la costituzione di un nuovo *trust*, quello cioè dei costruttori di yachts in legno e ferro: ne sono iniziatori i cantieri del sud dell'Inghilterra con alla testa i tre yachtsmen ben noti, Mrs. Ch. Furness, D. Dalziel e H. Andrews.

STATI UNITI. — Il campione americano per la Coppa d'America che si sta costruendo nel cantiere Herreshoff a Boston si chiamerà molto probabilmente *Eagle*. Le corse di eliminazione fra il nuovo campione ed i yachts *Constitution* e *Columbia* avranno luogo dal 1° maggio in avanti nel Long Island Sound. Del nuovo campione si sa che esso avrà un *fin keel* un po' differente dagli altri, che sarà un po' più largo di *Constitution*, con una chiglia più lunga e più pesante ma con pescaggio minore. Nello scafo non sarà impiegato alluminio ma solo bronzo Tobin e acciaio: la superficie velica sarà di 1400 mq. circa.

— A proposito della Coppa d'America, è interessante togliere dal bel libro che lo sfortuuato proprietario di *Independence* ha ultimamente pubblicato intorno alla lotta per la sua conquista, i dati intorno al costo di un campione. Infatti l'esperimento dell'*Independence* gli è venuto a costare, tutto compreso, frs. 1.076.429, di cui circa frs. 400.000 per la costruzione.

Il primo tentativo fatto da sir Th. Lipton con *Shamrock I* gli è venuto a costare circa frs. 3.500.000; e i due altri tentativi non gli costeranno certamente meno di due milioni e mezzo caduno.

Ritornando ad *Independence* risulta che l'architetto ha ricevuto frs. 30 000 d'onorarii. La velatura è venuta a costare 100.000 frs., cioè 29.000 per le due grandi vele, 5.000 frs. per le due trinchette, 11.900 franchi per 4 flocchi, 6.300 frs. per 5 coltellacci, ecc

Lo skipper ha ricevuto 20.000 frs.; il secondo 7.500 frs. e l'equipaggio ben 100.000 frs.

Marina Militare

NOTIZIARIO

ITALIA. – *Bilancio della Marina*. — Venne distribuito il disegno di legge per lo stato di previsione della spesa per il Ministero della marina per l'esercizio del 1 luglio 1903 al 30 giugno 1904.

Eccone i dati:

Spesa effettiva; spese generali L. 1.544.542,50; debito vitalizio L. 5.592.000; marina merc. L. 9.580.322; Marina militare L. 104.283.135,50; movim. di capitali L. 3.500.000; partite di giro L. 2.681.734,22; totale L. 127.181.734,22.

Di questa somma sono comprese nella parte straordinaria del bilancio L. 77.040 per le spese generali e L. 5.626.535,95 per la marina militare.

Al capitolo 27 è prevista la spesa di L. 6.070.000 per navi in armamento, armamento ridotto, riserva, disponibilità ed allestimento per le seguenti:

Forza navale oceanica: le navi *Vettor Pisani, Etruria, Bausan, Dogali*.

Mar Rosso e Benadir: *Colombo, Volturno, Barbarigo, Caprera* e quattro sambuchi.

Altre navi all'estero: *Sesia* al Bosforo e *Iride* in Levante.

Navi scuola: *F. Gioia, Curtatone, Lepanto, Castelfidardo, Saetta, Affondatore, Caracciolo, Palinuro, Miseno*.

Torpediniere: *Etna*, 7 torpediniere di 1ª classe, 72 di 2ª classe, 18 di 3ª classe. e la cisterna *Adige*.

I servizi dipartimentali e la navi varie designate per ciò.

Il capitolo 64 per l'esercizio 1903-904 comprende:

Riproduzione del naviglio. Stanziamento da ripartirsi esclusivamente fra le navi enumerate nel capitolo.

1. Allestimento della nave da battaglia di 1ª classe *Benedetto Brin* a Napoli.

2. Allestimento della nave da battaglia di 1ª classe *Regina Margherita* a Spezia.

3. Allestimento della nave da battaglia di 2ª classe *Francesco Ferruccio* a Venezia.

4. Costruzione ed allestimento della nave da battaglia di 1ª classe *Vittorio Emanuele* a Castellammare e a Napoli.

5. Costruzione ed allestimento della nave da battaglia di 1ª classe *Regina Elena* a Spezia.

6. Costruzione della nave da battaglia di 1ª classe *Roma,* tipo *Vittorio Emanuele,* a Spezia.

7. Costruzione della nave da battaglia di 1ª classe *Napoli,* tipo *Vittorio Emanuele,* a Castellammare.

8. Costruzione ed allestimento del sottomarino *Glauco* a Venezia.

9. Costruzione ed allestimento di due nuovi battelli sottomarini.

10. Costruzione ed allestimento di due navi per trasporto di carbone (navi *I* e *II*) presso la ditta Orlando.

11. Costruzione ed allestimento dei due cacciatorpedinieri *Espero* e *Zeffiro* presso la ditta Pattison.

12. Allestimento di due rimorchiatori n. 28 e 29 presso la ditta Layet.

13. Costruzione ed allestimento di quattro torpediniere di 1ª classe presso l'industria privata.

14. Costruzione ed allestimento di due cisterne da 80 tonnellate presso l'industria privata.

15. Costruzione ed allestimento di due cannoniere lagunari presso l'industria privata.

16. Costruzione di palischermi a vapore e galleggianti per uso di Arsenale e dei Porti.

17. Inizio della costruzione di quattro torpediniere di 1ª classe.

— *Corso di perfezionamento pei macchinisti.* — Ecco il testo del R. decreto 9 novembre 1902 che istituisce un corso di perfezionamento per i macchinisti della R. Marina:

Art. 1. — Il corso di perfezionamento, richiesto a tenore dell'art. 84 del regolamento approvato con R. Decreto 4 settembre 1898, per conseguire la dichiarazione di idoneità necessaria per l'avanzamento al grado di capo macchinista principale di 2ª classe, si svolgerà presso la Regia Accademia navale ogni volta che sarà ordinato dal Ministero della marina.

Esso costituirà un riparto al corso complementare per ufficiali subalterni colla specificazione di « Riparto ufficiali macchinisti », e al medesimo si applicheranno tutte le norme disciplinari, amministrative e didattiche che regolano lo stesso corso complementare.

Art. 2. — Gli insegnamenti da impartire nel citato corso di perfezionamento, avranno per base un maggiore svolgimento delle materie che hanno formato oggetto dei precedenti studi fatti dai candidati.

I relativi programmi, il valore da attribuirsi a ciascuna prova di esame e tutti gli altri particolari, concernenti l'attuazione del presente decreto, saranno stabiliti dal Ministro della marina.

Art. 3. — Saranno ammessi a frequentare il corso di perfezionamento i capi macchinisti di 3ª classe di nuova nomina, i quali ne faranno domanda, nella misura che sarà volta per volta stabilita dal Ministero in relazione con le esigenze del servizio.

Art. 4. — *Disposizione transitoria.* — Oltre ai capi macchinisti di 3ª classe, indicati all'art. 3, avranno diritto di essere ammessi a seguire il corso di perfezionamento, con osservanza delle modalità e riserve di cui nel citato articolo, tutti gli attuali capi macchinisti di 3ª classe, nonchè i capi macchinisti di 2ª classe con anzianità posteriore al 31 dicembre 1898; e ciò in relazione al disposto dell'art. 145 (disposizioni transitorie) del Regolamento 4 settembre 1898 sopra citato.

— *Regate annuali della forza navale del Mediterraneo.* — Il 7 dicembre scorso, alle 14, con intervento di S. A. R. il Duca degli Abruzzi e degli ammiragli Resasco, Coltelletti e di molte signore, ebbero luogo le regate annuali di squadra delle forze del Mediterraneo, di cui è capo l'ammiraglio Palumbo.

Le gare furono quattro sopra un percorso di 2 mila metri.

Prima gara, baleniere a 7 remi. Corrono le imbarcazioni delle regie navi *Sicilia, Re Umberto, Saint-Bon, Varese* e *Garibaldi.*

Vinse il primo premio la lancia della nave *Garibaldi.* — Timoniere il nocchiere di 2ª Mariano Parlato.

Seconda gara, lancie di salvataggio a 10 remi. Corrono le imbarcazioni delle medesime navi.

Vinse il primo premio la lancia della nave *Garibaldi.* — Timoniere il secondo capo timoniere Ercole Bruzzone.

Terza gara, lancie da corsa a 14 remi. Corrono le imbarcazioni della regia nave *Sicilia* e *Garibaldi.*

Vinse il primo premio l'imbarcazione della nave *Garibaldi.* Timoniere il 2° nocchiere Giacomo Ferraciolo.

Quarta gara, lancie comuni a 14 remi. Corrono le imbarcazioni delle navi *Sicilia, Saint-Bon, Varese* e *Garibaldi.*

Vinse il primo premio l'imbarcazione della nave *Saint-Bon.* Timoniere il nocchiere di 2ª Giovanni Bergamini.

I premi consistevano in somme di denaro e uno stendardo.

Le diverse gare si svolsero fra la maggior animazione.

La Giuria, presieduta dal comandante Moreno, era a bordo della *Sicilia.*

La vittoria completa arrise alla nave *Garibaldi.*

Queste gare sono di una indiscutibile utilità; perchè, oltre al rinvigorire i nostri marinai, servono ad accrescere in loro una giusta e lodevole emulazione.

I secondi premi furono vinti dalle imbarcazioni delle navi *Re Umberto, Sicilia* e *Varese.*

— « *Lega Navale Italiana, Sezione di Torino* » — *Conferenza del comandante di Saint-Pierre.* — La sera del 20 scorso dicembre, nel teatro Gerbino, il barone Eugenio Bollati di Saint-Pierre, capitano di fregata, tenne l'annunciata conferenza, promossa dalla Sezione Torinese della Lega Navale Italiana, sul materiale navale da guerra.

Il barone di Saint-Pierre non ha bisogno di presentazioni, già essendo noto ai nostri lettori come uno dei più distinti cultori della letteratura marittima. Egli è, fra l'altro, autore del libro: *Navi da guerra e difese costiere,* che l'editore Francesco Casanova ha testè pubblicato in una bella edizione, ricca di numerosissime illustrazioni, e di cui la *Rivista Nautica* pubblicò nello scorso numero una bibliografia di *Jack la Bolina.*

Alla conferenza, d'indole popolare, sul materiale da guerra, sulle difese costiere, ecc., tenuta in quella sera, assisteva un pubblico discretamente numeroso, fra cui parecchie signore e molti ufficiali.

Intervennero il Duca di Genova e il Duca d'Aosta.

La conferenza fu illustrata con un centinaio di proiezioni, egregiamente eseguite dall'avv. Vincenzo Gedda.

Il capitano di Saint-Pierre svolse ampiamente e chiaramente il tema, studiandosi di dare al pubblico un'idea precisa della nostra marina da guerra, del suo armamento, in confronto con le Potenze navali e coi progressi della scienza.

La dotta conferenza fu ascoltata con molta attenzione ed alla fine il pubblico applaudì vivamente l'egregio conferenziere.

AUSTRIA-UNGHERIA. — *Un varo a Lussimpiccolo.* — La mattina del 28 novembre scorso fu varato nel cantiere del sig. Marco U. Martinolich, a Lussimpiccolo, un battello speciale per l'i. r. marina da guerra, destinato al trasporto e al collocamento delle mine sottomarine.

Il nuovo piroscafo, a cui fu imposto il nome di *Basilisk*, ha un dislocamento di 314 tonnellate, ed è costrutto per l'installazione di 145 mine, collocate parte in coperta e parte in stiva. Le sue dimensioni sono: lunghezza fra le perpendicolari metri 44,65; larghezza massima, m. 7,92; puntale, m. 3,06, e pescaggio massimo, m. 1,50. Il tipo del battello è a coperta liscia, con castello a dorso di balena, sotto al quale trovansi gli alloggi per l'equipaggio. L'intiero corpo del piroscafo è diviso in sei scompartimenti stagni; di più, vi sono altri dieci mezzi-parapetti pure stagni; di più vi sono altri dieci mezzi-parapetti pure stagni sotto la coperta del deposito mine. La grande stiva di prora, destinata a contenere 42 mine, è provvista dei relativi macchinari per la manovra delle medesime A poppa vi sono gli alloggi per l'ufficialità ed il salone.

Oltre al solito timone a poppa, ve n'è uno anche a prora, e tale da poterlo abbassare od alzare a macchina, ritirandolo in apposito pozzo; ambedue i timoni sono manovrabili contemporaneamente con un unico apparato e disgiunti a volontà. Un'altra particolarità del battello è la costruzione della poppa, la quale è formata in guisa da contenere e lasciare libera la manovra agli apparecchi per l'affondamento delle mine.

Il piroscafo ha due eliche, messe in azione da due macchine gemelle a triplice espansione, della forza complessiva di 600 cavalli, che gli imprimeranno la velocità di 12 nodi all'ora. Le macchine, costruite dalla ditta A. Metlicovitz di Trieste, sono provviste di tutti i meccanismi necessari, come: pompe centrifughe, evaporatori, riscaldatori, filtri, separatori, ecc. Le due caldaie, costruite dalla ditta Nicolò Odero di Sestri Ponente, sono del tipo Blechynden a tubi d'acqua, cosidette inesplodibili; lavorano ad una pressione di 16 atmosfere, e possono agire a tiraggio forzato, generato da due ventilatori con apposite macchine motrici orizzontali.

Questo è il primo battello di qualche importanza che esce da quel cantiere per conto della marina da guerra, e la sua costruzione venne eseguita sotto la sorveglianza di un ingegnere dell'i. r. marina e del maestro di costruzioni navali signor Costianovich.

Il battello venne varato completamente finito, e venne provato e consegnato nella prima settimana di dicembre.

FRANCIA. — *L'incrociatore « Desaix ».* — L'incrociatore « Desaix », partito da Saint-Nazaire il 14 novembre, giunse a Cherbourg il 16, dopo aver effettuato qualche prova nei paraggi di Belle-Ile. Questa nave, destinata alle stazioni lontane, è corazzata e foderata, nelle sue opere vive, in legno e rame conveniente alla navigazione speciale alla quale sarà adibita.

Il yacht *Sfinge* del signor E. Anatra (fot. C. Abeniacar di Roma).

Il *Desaix* venne costrutto a Saint-Nazaire dai « Chantiers de la Loire » ed ha le seguenti principali caratteristiche: lunghezza m. 130; larghezza m. 17,88; immersione m. 7,42; spostamento 7709 tonn.; potenza delle macchine 17.100 cav.; velocità 21 nodi.

Lo spessore massimo della corazza è di 100 mm.

Le artiglierie, che in origine dovevano comprendere 10 cannoni da 164 mm., di cui due in torri ed otto in casematte corazzate analoghe a quelle del *Montcalm*, vennero modificate nel corso della costruzione e comprendono attualmente otto cannoni da 164 mm. e quattro da 100 mm.

Il *Desaix*, che dovrà sostituire il *Tage* come nave ammiraglia della divisione dell'Atlantico, doveva essere consegnato al porto di Brest per effettuarvi le sue prove; ma i grandi lavori che ha attualmente in corso il porto di Brest indussero il ministro a modificare questa disposizione ed a fare eseguire le prove di collaudo del *Desaix* nel porto di Cherbourg.

In virtù del contratto passato fra la Marina ed i «Chantiers

de la Loire » le prove da effettuarsi dal « Desaix » sono le seguenti:

1° *Prova alla massima potenza:* Durata 3 ore con tutti i forni accesi. Forza prescritta 17.100 cav. Quantità di carbone da consumare per mq. di griglia: 160 kg. I ventilatori funzioneranno ed i compartimenti delle caldaie saranno chiusi.

Qualora fosse necessario di cambiare le eliche per ottenere 17.100 cav., senza oltrepassare 155 giri, l'operazione sarà fatta a spese del fornitore, ma l'immissione in bacino sarà a spese della Marina.

Il fornitore sarà passibile di una multa di 200 fr. per ogni cavallo ottenuto in meno; sotto a 15.500 cav. la nave potrà essere rifiutata. Per quanto riguarda il consumo di carbone la multa sarà di 1000 fr. per ogni kg. in più dei 160 stabiliti dal contratto; oltre i 175 kg. di consumo la nave potrà essere rifiutata.

Il contratto fissa inoltre che la prova sarà effettuata sopra un percorso misurato in acqua profonda, con bel tempo, mare calmo, ed il più presto possibile dopo l'uscita del *Desaix* dal bacino.

2° *Prova a potenza normale:* Durata 24 ore con tutti i forni accesi, tiraggio naturale, forza 10.000 cav. almeno.

Il consumo di carbone permesso sarà da kg. 0,750 a 0,800 per cavallo-ora. I ventilatori funzioneranno moderatamente e le porte dei compartimenti saranno aperte. Un premio od una multa di 200 fr. sarà accordato o ritenuta al fornitore per ogni gramma consumato in meno od in più del limite suindicato.

3° *Prova di consumo:* Durata 6 ore con tutti i forni accesi e colle 3 eliche in movimento. Tiraggio naturale 14.000 cavalli. Ventilatori in movimento moderato. Consumo kg. 0,750 a 0,800 per cavallo-ora.

4° *Altra prova di consumo:* Durata 6 ore col numero di forni e di macchine in funzione a scelta del fornitore. Potenza: 1500 cavalli. Consumo da kg. 0,650 a 0,700 per cavallo-ora.

INGHILTERRA. — Da informazioni fornite all'Ammiragliato risulta che il prezzo delle otto corazzate e degli undici incrociatori in costruzione nei cantieri privati farà per ogni unità superiore al preventivo. L'eccedenza di prezzo sarà di 3.000.000 per le corazzate e di 4.000.000 per gl'incrociatori Lo stesso accadrà per le navi in costruzione negli arsenali dello Stato, salvo l'*Albermale* e le quattro corazzate in costruzione a Devonport, per le quali si spera che il prezzo rimanga inferiore al preventivo.

— *Navi-staffette.* — Presto saranno conchiusi i contratti per la costruzione di quattro navi-staffette di nuovo tipo. Dapprima pareva dovesse scegliersi lo spostamento di 900 tonn. circa; ma all'osservazione fatta che con simile spostamento difficilmente avrebbero potuto tenere il mare con qualunque tempo, si studiarono i piani variando lo spostamento da 1700 a 3200 tonnellate e fu pressochè scelta una nave di 110 a 115 metri di lunghezza con 2800 tonn. di spostamento, 17.000 cav. con caldaie a piccoli tubi d'acqua; la velocità dovrà essere di 25 n. e le navi avere buonissime qualità marine. Del resto, i costruttori Vickers, Laird, Fairfield ed Armstrong dovranno presentare i piani definitivi su questi dati fondamentali.

— *La corazzata* « Duncan ». — La corazzata di 1ª classe *Duncan*, di 14.000, effettuò tutte le sue prove. La prima di trenta ore al quinto della sua potenza e con kg. 14,9 di pressione per cmq. nelle caldaie diede 3755 cav., 72,5 rivoluzioni e n. 11,9 di velocità media; la prova di trenta ore ai tre quarti della sua potenza e 19 kg. di pressione diede 13.717 cav., 111,2 rivoluzioni e n. 18,1; finalmente la prova di otto ore a tiraggio forzato del 25 ottobre, con kg. 20,4 di pressione, diede 18.232 cav. (232 più delle previsioni), 121 giri e n. 18,9; ma le cinque corse sul miglio misurato diedero una velocità di n. 19,11.

RUSSIA. — *L'incrociatore corazzato* « Bayan ». — L'incrociatore corazzato *Bayan*, di 7800 tonn., costrutto dai « Chantiers de La Seyne », effettuò una prova a tiraggio forzato che superò tutte le previsioni.

Sviluppò 17.400 cav. e 22 n. invece di 16.500 cav. e 21 nodi previsti. Le caldaie Belleville diedero piena soddisfazione.

— *Varo della corazzata* « Kniaz Suvaroff ». — Il 25 settembre scorso alla presenza dello Czar, del Re di Grecia e del Granduca Costantino, venne varata dai cantieri del Baltico la corazzata di 1° ordine *Kniaz Suvaroff*. Ecco le sue principali caratteristiche: lunghezza totale metri 121; larghezza m. 23,16; immersione media m. 7,90; spostamento 13.600 tonnellate.

La protezione è assicurata da una cintura corazzata che corre per tutta la lunghezza dello scafo, in acciaio Krupp, di 250 mm. di spessore al centro, alla linea d'acqua e che va diminuendo superiormente ed inferiormente a questa come pure alle estremità. Sopra questa una cintura parziale di 152 mm. di spessore forma un ridotto centrale chiuso da paratie trasversali di 230 mm. Ponte corazzato a schiena di tartaruga, che corre da poppa a prua, di 102 mm. di spessore nelle parti inclinate sulle macchine, di 75 mm. a poppa e prua e di 51 mm. nelle parti orizzontali.

Due macchine verticali a triplice espansione, alimentate da venti caldaie Belleville, ultimo modello, dovranno sviluppare 16.300 cavalli di forza e 18 n. durante 13 ore. La dotazione normale di carbone di 1250 tonn. potrà essere portata a 2000.

L'armamento comprenderà quattro cannoni da 305 mm. in due torri, prodiera e poppiera, corazzate a 266 mm. di spessore nella parte anteriore e 254 mm. in quella posteriore, la torre poppiera sarà situata su d'un piano inferiore a quella prodiera; dodici da 152 mm. in sei piccole torri, venti da 76 mm., venti da 47 mm., otto da 37 e cinque tubi di lancio.

— *L'incrociatore* « Otchakov ». — Il 4 ottobre alla presenza dello Czar e della Czarina venne varato a Sebastopoli l'incrociatore protetto *Otchakov*. Eccone le principali caratteristiche: lunghezza massima m. 132, fra le perpendicolari metri 126,80, larghezza m. 16,45, immersione media m. 6,25, spostamento 6250 tonn. Il ponte corazzato ha 51 mm. di spessore e la torre di comando 152 mm.

Due macchine verticali a triplice espansione, alimentate da caldaie a tubi d'acqua, svilupperanno 19.500 cavalli di forza e 23 n. di velocità. La dotazione normale di 720 tonn. di carbone potrà essere raddoppiata.

L'armamento comprenderà dodici cannoni Canet da 150 mm., di cui due a prua e due a poppa in torri di 102 mm. di spessore, quattro in casamatte dello stesso spessore al centro della nave e quattro sul ponte protetti da scudi, dodici da 75 mm., sei da 47 mm., quattro mitragliere e quattro tubi di lancio.

STATI UNITI. — *Bilancio preventivo della marina.* — Il progetto di bilancio ammonta a 82.426.030 dollari (un dollaro = fr. 5,18) con una diminuzione di sedici milioni sul bilancio dell'anno scorso, ma con un aumento di quattro milioni e mezzo sul bilancio 1901-1902. Le paghe vi figurano per 18 milioni; i lavori di cantieri per più di 6; il manteni-

mento della flotta, scafi, macchine e caldaie per più di 12; le costruzioni nuove 25 milioni.

Il ministro mette in evidenza la mancanza di personale. Il numero degli ufficiali è di 1023, insufficiente ai soli bisogni delle squadre, mentre necessitano 1630 ufficiali per assicurare tutti i servizi; mancano dunque più di 600 ufficiali mentre gli effettivi degli Stati maggiori a bordo sono inferiori a quelli delle altre marine. Su di uno stesso tipo di nave, mentre in Inghilterra vi sono 30 ufficiali, 26 in Francia, 20 in Germania, negli Stati Uniti se ne contano soli 17. Finalmente occorre creare una divisione navale delle Antille composta di sei incrociatori e due cannoniere, che stazioni all'isola Culebra fra San Thomas e Porto Rico. Riducendo al puro necessario gli effettivi del tempo di pace mancano ancora 300 ufficiali.

— *Costruzioni nuove.* — L'Ufficio delle costruzioni propone di sottomettere al Congresso il seguente progetto di costruzioni: due incrociatori del tipo *Louisiana* di 16.000 tonnellate, 16.500 cav. e 18 nodi; due incrociatori corazzati del tipo *Tennessee* di 14.500 tonnellate, 25.000 cav. e 22 n.; due cannoniere tipo *Marietta* di 1050 tonnellate, 1000 cav. e n. 12,5. Il ministro avrebbe l'intenzione di presentare un programma più importante.

SVEZIA. — Sono attualmente allo studio varii progetti di corazzate guarda-coste del tipo *Wasa* modificato. Il primo di 3950 tonn. e 17 n.; invece di 3650 tonn. e n. 16,5, costerebbe 6.225.800 corone (1 corona = fr. 1,40); il secondo di 4218 tonn. e 18 n., del prezzo di 6.631.900 corone; il terzo di 4800 tonn. e 18 n., del prezzo di 7.762.900 corone. L'armamento, uguale nei tre progetti, comprenderebbe due cannoni da 210 mm. in due torri corazzate prodiera e poppiera; otto da 150 mm. in quattro torri; dieci da 57 mm. e qualche altro di minor calibro con due tubi di lancio per tiri subacquei.

Marina Mercantile

NOTIZIARIO

ITALIA. — *Il piroscafo* Perseo. — Il piroscafo *Perseo* della N. G. I. è partito il 17 dicembre scorso, alle ore 15 precise, per Barcellona, San Vincenzo, Montevideo e Buenos Aires, al comando del cav. Giuseppe Piccone.

Il *Perseo* ha subito importanti modifiche e riparazioni sia allo scafo che alla macchina, suggerite dall'ufficio tecnico della Società stessa ed eseguite dall'Officina Esercizio Bacini.

Per tali innovazioni ha eseguite il 14 dello scorso mese, alla presenza della Commissione governativa, le prove regolamentari che durarono otto ore, navigando fra Capo Mele e il Tino, e con splendidi risultati. Lo scafo raggiunse 16 miglia di velocità oraria.

La Commissione elogiò tutto il complesso del piroscafo, congratulandosi coll'ottimo comandante per le sue abili manovre di prova.

— *Concorso per la nomina del Direttore della « Scuola di Pesca ed Aquicoltura » di Venezia.* — È aperto il concorso al posto di Direttore della « Scuola di pesca ed aquicultura » con sede in Venezia, istituita dalla « Società regionale veneta per la pesca e l'aquicultura » col concorso del Governo e dei Corpi morali interessati.

La scuola ha per iscopo:

a) di provvedere alla istruzione tecnica dei pescatori, sviluppando la completa cognizione dei loro obblighi e diritti professionali;

b) di dare incremento alle industrie pescherecci ed acquicole col ricercare e far conoscere i metodi migliori e più pratici per produrre, conservare, lavorare, trasportare e commerciare il pesce e gli altri prodotti delle acque.

Le domande su carta da bollo da L. 0,50, corredate dal certificato medico di sana costituzione fisica, della fede di nascita dalla quale risulti aver egli compiuti gli anni 26, del certificato di cittadinanza, certificato di immunità penale (di data recente) e certificato di buona condotta, dovranno essere fatte pervenire al *Presidente generale della Società regionale veneta per la pesca e l'aquicultura, presso la R. capitaneria di porto di Venezia.*

Il termine utile per la presentazione delle domande e dei documenti scade il 15 gennaio 1903.

Per maggiori informazioni rivolgersi alle RR. capitanerie di porto ed alle Camere di commercio del Regno.

— *Varo di un brigantino a palo.* — Il 14 dicembre u. s. venne varato a Sestri Ponente, dal cantiere Odero, un brigantino a palo in acciaio di proprietà del giovane armatore Francesco Podestà, il quale continua decorosamente le tradizioni marinare della sua famiglia.

Al brigantino venne imposto il nome *Erminia.*

È un veliero di forme svelte e graziose, costrutto sui piani dell'ingegn. Fabio Garelli: misura fra le pp. m. 70, altezza m. 6,76, larghezza m. 11,57. Ne pubblicheremo prossimamente la fotografia.

— *La Marina Mercantile Italiana* è il titolo di una rivista quindicinale illustrata che iniziò in Genova le sue pubblicazioni. Il suo programma può riassumersi in queste semplici parole: « La difesa della marina mercantile dal nostro Governo tanto dimenticata e vessata ».

Alla *Marina Mercantile Italiana*, che si prepara a combattere in nome del più alto interesse nazionale, augurii di vita lunga e feconda.

AUSTRIA-UNGHERIA. — *Il varo di un piroscafo del Lloyd.* — Nel cantiere della ditta « Wigham Richardson e C. » di Newcastle-on-Tyne, nella seconda quindicina di dicembre fu varato il piroscafo *Persia*, costruito per conto della Società del Lloyd.

È costruito tutto in acciaio Siemens-Martin, secondo le regole del Lloyd's Register e del Veritas a. u. per bastimenti a vapore a contro-coperta, della classe più alta. È lungo metri 127,20, e la sua larghezza massima è di metri 15,78. Come tutti i vapori moderni, è costruito a doppio fondo, sistema cellulare. Una serie di parapetti stagni divide lo scafo in otto scompartimenti, disposti in modo che l'insommergibilità del naviglio è assicurata, qualora un sinistro marittimo facesse aprire una grave falla ed uno degli scompartimenti si dovesse riempire d'acqua. La stazzatura del *Persia* è di 6000 tonnellate di registro lordo, e la sua portata in peso sarà di 8200 tonnellate, con un pescaggio massimo di m. 7,38. A pieno carico e col massimo pescaggio suddetto, dovrà raggiungere

alla prova di 48 ore continue la velocità di almeno 11,5 miglia marittime. Il lavoro di carico e scarico si effettuerà da sei grandi boccaporti serviti da dieci verricelli a vapore. Avrà 40 posti per passeggieri di prima classe, e sarà fornito, naturalmente, di tutto il moderno *comfort*, e cioè illuminazione elettrica, riscaldamento a vapore, bagni d'acqua calda e fredda, latrine a sciacquamento continuo, ecc., ecc.

La macchina motrice, a quadruplice espansione e 4 cilindri, sarà capace di sviluppare una forza di 3500 cavalli indicati. Il condensatore a superficie è di forma rettangolare, posto nella parte posteriore della macchina, ma separato da questa. Il vapore è generato da tre caldaie a fronte semplice del sistema cilindrico tubolare, fornite ognuna di tre forni patentati per lavorare a tiraggio forzato, sistema *Howden*.

Verdonck (7) - Demeaster (5) - Picha (6) - Goetgeluck (8)
De Somville (2) - De Dryver - Van Crombrugghe (1) - Bruggemann (3) - Taelman (4)
Van Landeghem (*tim.*)
I Campioni d'Europa 1902 - *La guigne* del « Club Nautique » di Gand (fot. A. De Vos, Gand).

Oltre alle macchine per l'ormeggio, per la manovra delle àncore e per la timoneria, vi saranno le necessarie pompe di sentina, le pompe da incendio e una pompa per bagni, latrine, ecc. Una caldaia di minori dimensioni, situata in coperta, fornirà il vapore a tutte queste macchine ausiliarie.

L'ingegnere navale sig. Elia Giongo, dell'Arsenale sociale, ha soprassieduto per conto del Lloyd alla costruzione ed al varo del piroscafo, che fra circa due mesi arriverà a Trieste.

Il *Persia* sarà adibito ai viaggi fra Trieste ed il Giappone.

Un varo a Lussimpiccolo. — Il 20 u. s. fu varato nel cantiere Martinolich, a Lussinpiccolo, il piroscafo *Gruz*, costruito per conto dell'armatore Giovanni Racich, di Ragusavecchia. Misura 32 m. in lunghezza, 5,20 in larghezza, ed ha un puntale di m. 2,80. La sua macchina sistema « compound », della forza di 200 cavalli, sarà capace d'imprimere al battello una velocità costante di 12 nodi all'ora. La caldaia cilindrico-tubolare è fornita del soprariscaldatore patent Radonicich. Tanto la macchina quanto la caldaia escono dallo Stabilimento W. G. Greenham e C. di Trieste.

Il *Gruz*, che è destinato al trasporto di passeggeri, ha il massimo del *comfort* che si possa esigere sopra un battello delle sue dimensioni, ha una spaziosa sala sotto coperta e un vasto chiosco sul ponte. Se si pensa che il primo pezzo del battello è stato posto in opera il 28 agosto p. p., bisogna convenire che si è compiuto un vero *tour de force*, del quale ci congratuliamo col solerte ingegnere Martinolich e coi suoi bravi operai.

Ora, al medesimo posto ove fu costrutto il *Gruz* si allunga di già la chiglia di un altro piroscafo, destinato alla linea Trieste-Cervignano.

— *Un nuovo piroscafo per la marina libera.* — Il consorzio di armatori rappresentato dalla ditta L. Kossovich e D. Tripcovich, proprietaria dei grandi « cargo boats » *Arcadia*, *Bitinia*, *Campania*, *Dardania*, e *Ellenia*, ha ora in corso di costruzione in Inghilterra un altro potente piroscafo da carico al quale fu imposto il nome di *Franconia*.

Entro il prossimo febbraio il nuovo piroscafo sarà pronto pel suo primo viaggio.

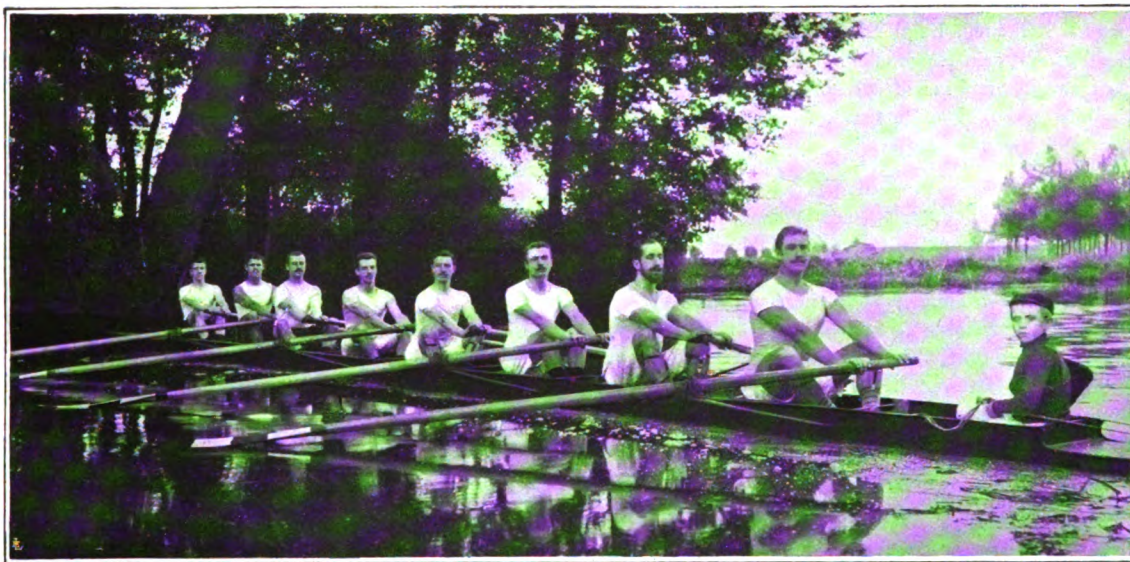
Il *Franconia*, dello stesso tipo degli altri 5 piroscafi del consorzio, avrà una portata di carico di 7000 tonn. e sarà uno dei maggiori battelli della navigazione libera.

BIBLIOGRAFIA

Paul Fontin, chef de bureau au Ministère de la Marine, ancien Secrétaire de l'amiral Aube — *Les sous marins et l'Angleterre*. — Paris librairie militaire R. Chapelet et C^ie^, 30 Rue et Passage Dauphine, 1902.

Opuscolo interessantissimo, non solo per la documentazione istorica che espone molto spigliatamente, ma per la tesi che dipana, desumendone lo sviluppo dalla storia. L'autore vuole dimostrare che la guerra di squadra, la guerra al largo, tanto cara agl' Inglesi e per essi fondamentale criterio di strategia, fu sempre ad essi utile sino ad assicurar loro il dominio del mondo e la supremazia sulle vie acquee commerciali non solamente in via assoluta, ma eziandio perchè riuscirono a fare scuola anche presso i loro avversari che, sconsigliatamente, li seguirono su quella via e vi si fecero vincere, mentrechè avrebbero potuto evitar il fato estremo della sconfitta e le sue mento, dimentichi che in guerra come in affari finanziari i piccoli mezzi portino a meschini risultati. Nella guerra di mare la nave che può durar più a lungo a batterlo, che può andar più distante dalla sua base e portar contro il nemico maggior peso di metallo, inevitabilmente vincerà, perchè saprà esercitare sul nemico la massima pressione militare.

La guerra al largo, la guerra di corsa e la guerra di costiera sono tre forme di una sola azione, e non si possono scegliere a caso, ma invece sono imposte dalle circostanze piu politiche che onninamente militari.

La Francia le ha praticate contemporaneamente: e per dotare la sua terra di colonie transmarine, Richelieu ha fondato una marina di alto mare. Se regnante Luigi XIV la Francia ha saputo e potuto e voluto (non discuto se fece bene o male) diventare potente in America e in Africa, tentare il ristabilimento di Giacomo II sul trono, imporre un Borbone sul trono, Filippo V, lottando contro quasi tutta l'Europa, alla guerra di squadra ne fu debitrice; e quando, per un sentimento di male intesa economia, la volle sostituire colla guerra di corsa, non

I Campioni d'Europa 1902 - *La guigne* del « Club Nautique » di Gand (fot. A. De Vos, Gand).

contingenti conseguenze, purchè alla guerra di squadra non si fossero lasciati trascinare, opponendo loro quella di corsa e di costa.

Il Fontin, accettando un po' troppo letteralmente le idee emesse dal Mahan e dal Calwell che Leipsick e Waterloo sono state conseguenze dirette di Aboukir e Trafalgar, deplorando che Napoleone e il presente governo francese abbiano a due riprese ricusato di veder la salvezza della Francia nella torpedine e nel sottomarino di Fulton e nel *destroyer* e nel sommergibile d'oggidì, condanna la guerra d'alto mare, *la guerre d'escadre*, insomma.

Niuno più di me accetta il criterio che la strategia difensiva e la tattica che ne deriva si giovino dell'arma che scoccano i cacciatorpediniere, i sottomarini ed i sommergibili; che una costiera irta di fortificazioni ben situate e piena di luoghi di agguato tenga assai discosto l'assalitore da mare. Ma non sarà che una difesa ravvicinata quella che così si otterrà e di una efficacia mediocre. Sembrami che il Fontin, quantunque fortissimo nella parte storica, sia antica che moderna, dell'argo- ottenne che trionfi transitori e discutibili. L'opera di Duguay-Trouin, di Cassard, di Forbin e di Jean Bart, Surcouf e consorti fu nulla, perchè *territorialmente*, vale a dire *politicamente*, nulla ne rimane.

Secondo il mio parere la guerra di squadra conduce alle variazioni nella geografia politica, la guerra di corsa raggiunge lo scopo di perturbare gl'interessi del nemico che poi — più tardi — il vincitore si fa con usura risarcire; la guerra di costa vale ad arrestar le imprese dell'antagonista contro le città ed i porti. Chè se la Francia che aveva fatto la guerra al largo con insuperabile maestria sotto la gestione di un Tourville e di un Château Renaud, non seppe o potè condurla in guerre posteriori, non va ascritto a colpa del concetto della guerra, ma dell'organismo indebolito cui la nazione ne affidò il còmpito.

La guerra d'indipendenza americana, che è uno dei titoli più luminosi della Francia alla gratitudine dell'umanità, fu vittoriosa per la guerra di squadra, non per le imprese corsalesche di Paul Jones, nè per le mine subacquee di Bushnell. La guerra del 1859 cui l'Italia deve la sua risurrezione (altro

grande esempio del *Gesta Dei per Francos*) ebbe luogo senza che l'Inghilterra intervenisse in pro' dell'industria, perchè la bella armata dell'amiraglio Romain Desfossés padroneggiava l'Adriatico, e l'Inghilterra era allora in Mediterraneo men fornita di buone navi che la Francia. Così alla risurrezione della marina di alto mare, opera di Luigi XVIII e di Carlo X, la Francia dovette la conquista (altro titolo di benemerenza) dell'Algeria.

Chiunque abbia qualche dimestichezza colla storia diplomatica del secolo XIX sa che quella conquista fu compiuta malgrado la più acerba opposizione dell'Inghilterra, la quale fu sul punto di farne un *casus belli*: ma... non osò. Se agl'*empiètements* dell'Inghilterra nelle faccende altrui qualcosa fu d'ostacolo, questo qualcosa fu una forza navale mobilitabile, ancorchè esigua. Noi italiani ne abbiamo una prova nell'incidente degli zolfi tra il Re Ferdinando II delle due Sicilie e l'Inghilterra nel 1857. Il Re mostrò grinta dura e annunciò affidarsi alla sua armata; per se stessa non era enorme, ma poteva diventare nucleo di un'alleanza e l'Inghilterra cagliò.

*
* *

La politica positiva quali l'hanno imposta al loro tempo i grandi pratici Richelieu, Luigi XIV, Cromwell, Federico II Napoleone, Pitt, Vittorio Emanuele II, Bismark e Salisbury si vale esclusivamente di forze la cui solidità sia accertata e il raggio d'azione esteso. Esse servono all'acquisto ed anche alla conservazione di mercati produttivi.

*
* *

Il Fontin conclude l'opuscolo con un brano del discorso pronunciato dal Combes nell'ottobre del 1902, e val qui riportarlo.

« La France d'aujourd'hui, quelque fière qu'elle soit de la France d'autrefois, soucieuse de son honneur et de sa gloire, si elle est résolue à tirer l'épée pour la sauvegarde de son sol et de ses droits, la France républicaine qui a tant souffert, se passionne de plus en plus pour les doctrines civilisatrices qui détournent les peuples des pensées guerrières, qui les éclairent sur leur véritables intérêts et qui leur démontrent que la prospérité publique comme le bonheur privé réside dans la fécondité de la paix ».

Che la Francia voglia la pace nessuno ne dubita. Anzi aggiungerò che quel nobile paese (guerriero e non militare) salutò il 18 Brumaio perchè preannunciava la pace, la caduta di Napoleone I perchè l'assicurava, ed anche la *détente* che tenne dietro all'anno terribile provò al mondo quanto l'uomo di Francia prediliga la pace.

Ma... amar la pace, purtroppo, non significa mantenerla ad ogni costo, specialmente in un paese che è noto per la sua instabilità, che conta *due* pretendenti al trono, un partito sovversivo della politica estera il quale non riconosce il trattato di Francoforte, ma accetta quello di Berlino che gli fu posteriore: un paese insomma in cui si rimprovera come debolezza la prudenza mirabile che i suoi governanti palesarono al tempo dell'incidente di Fascioda.

Amo molto la Francia; non fosse altro come il più mirabile gabinetto sperimentale di riforme politiche e sociali. Vi si sono elaborati i più sinceri progressi dell'umanità cosciente. Che lutto generale allorquando essa è oppressa! Che risveglio di tutte le speranze quando si ridesta! Per conseguenza la bramo integra nei suoi confini metropolitani e coloniali, solida, potente, forte da far udir la sua voce nel mondo. In meno di un secolo, la nazione, che volgarmente si accusa di non esser colonizzatrice, ha costruito due imperi transmarini, uno nell'Africa, l'altro nell'Asia.

Il Fontin converrà meco che per serbarli e migliorarli non bastano sommergibili, sottomarini e *croiseurs-corsaires:* occorrono le fanterie del mare, vale a dire le corazzate di linea per la guerra di squadra. Il non farla scientificamente costò alla Francia il suo primo impero coloniale, cioè la Nuova Francia e le Indie. E il principio inglese *che la frontiera è la costa del nemico* non lo hanno inventato gli amiragli *friand de batailles rangées*, ma praticato tutti i marini veri; da Temistocle a Ito, passando per Ruyter e Blake, che avevano seguito le tracce di pisani, di genovesi, di provenzali, di catalani, di francesi stessi. Non la praticò forse Jean de Vienne?

Sinchè l'esser forti imporrà rispetto, sinchè solleciterà le altrui dimande di alleanza formale o di benevola neutralità, sinchè la pace sarà un bene che non basta desiderare, ma volere fermamente (anche a rischio di obbligarvi i dementi od i restii), converrà esser forti, e la Francia nol sarà solo con sottomarini e incrociatori.

PRINCIPE ALBERTO I DI MONACO. — *La carrière d'un navigateur.* — Libreria Plon, Rue Garancière, 8, Parigi.

Nelle colonne dell'agosto scorso di questa *Rivista* ho analizzato una parte della presente opera la quale apparve in tre numeri della *Revue Scientifique.* Oggi essa ha la sua veste integrale di volume leggiadro allo sguardo, solido alla lettura. Ignoro se il Principe ha mirato a far opera di propaganda: lo darebbe a divedere la felice cura colla quale ne ha scartato tutto ciò che la parte scientifica ha di ostico e greve, lasciando invece piena balìa di sè stessa alla penna là dove traccia ricordi di mare e impressioni di arte: tanto che il libro contiene molto di ciò che comunemente chiamasi *letteratura.* Molto non significa troppo, evidentemente. ma anzi, la giusta misura in un lavoro condotto sulle linee della *Carrière d'un Navigateur.*

Salvo i riposi indispensabili a chi accoppia all'opera del marinaro a bordo quella collaterale del naturalista a terra, la carriera di navigazione si estende dal 1873 ai nostri giorni sulla veliera *Hirondelle*, e sulle due vaporiere *Princesse Alice*, la seconda delle quali è barca grossa, di 1400 tonnellate ed attrezzata specialmente per gli studi di oceanografia. Tutti i mari d'Europa, il canale Atlantico e le acque gelide che lambiscono lo Spitzberg sono stati teatri successivi delle crociere del Principe.

Egli v'ha acquistato la coscienza marinaresca che rivela piena ed intera nel primo capitolo del libro intitolato *L'âme du marin.*

Sì, c'è uno stato marinaresco dell'anima di cui l'infanzia di alcuni eletti contiene gli elementi embrionali, ma che nella frequentazione del mare germogliano, fioriscono, maturano in frutti saporosi e nutritivi. D'onde la differenziazione tra i professionali. Ve n'ha che il gran padre mare ritiene come suoi figli legittimi, e sono i *vibranti*; gli altri accidiosi e svogliati sono gli spuri. Il principe è certo nella categoria dei primi. Ufficiale nella marina militare spagnuola sino al 1868, dipartitosene dopo la rivoluzione che bandì per poco la casa Borbone dal trono. il principe poteva menar la vita comoda e dilettosa del *clubman:* preferì quella di capitano della sua *Hirondelle*, una scuna di 200 tonnellate, equipaggiata da dodici uomini colla quale *schiumò il mare*, nell'unico senso moderno possibile della locuzione, cioè traendone elementi di studio atti a praticamente alimentare sorgenti di ricchezza. Non dunque una posa, ma il risultato di un lungo esperimento lo ha condotto a dettar le righe seguenti:

« Notre société moderne, animée par la conservation des « êtres anormaux, faibles de corps ou d'âme, qui disparaissaient jadis dans la concurrence, manifeste un état morbide « plus redoutable que la barbarie d'autrefois, car il détermine « le ralentissement de la force vitale.

« Les mondains inutiles fournissent le spectacle insolent de « leur plaisirs ineptes ou malpropres: les fruits secs d'une édu- « cation manquée deviennent conquérants de boudoir, soupeurs,

« jouisseurs et duellistes, en échouant dans les cercles, où on « oublie la valeur du temps et la nécessité du travail: les « esclaves de la mode ridiculisent, par leur affectation, les actes « les plus simples, tandis que leur cerveau sommeille dans les « fades sensations d'une vie blasée. Une jeunesse « fin de siècle » « brave la bienséance devant les femmes, avec un langage libre, « acquis dans les distractions vulgaires d'un milieu sans atticisme. « Et les femmes, éloignées de leur rôle naturel par les exigences « mondaines, perdent leur principal charme dans des vanités où « les races commencent leur dégénérescence ».

Parole giuste, veritiere ed austere, che avrebbero valore rettorico se non provenissero da uomo che ha praticato la vita utile, attiva e maschia.

Ve lo condusse una natural predisposizione e — come egli stesso dice — « *une adolescence ingouvernable* » scaturita tra il fascino delle avventure di terra e di mare, la passione della caccia selvaggia e i sogni d'un'immaginazione sopra riscaldata. Uno studio di qualche anno nella marina militare spagnuola e la stazione delle Antille, ove praticò la caccia ai negrieri, diedero al giovanotto il benefizio del tirocinio marittimo; ma del navale non si compiacque. Non era militare la sua indole, comunque gli corresse nelle vene il sangue dei Grimaldi e dei Matignon, cioè di famosi amiragli monegaschi medioevali, a servizio di Francia e di marescialli del secolo XVIII. Ma il servizio di Spagna, nella marina che è rimasta più lungamente delle altre sopratutto *navigatrice*, forse a scapito delle sue qualità belliche, assai gli giovò. « Aujourd'hui que ma « carrière de navigateur est avancée, je dois à mes anciens « maîtres, à ces hommes rudes, qui ont hérité de leurs ancêtres « le courage, la noblesse et la générosité sans lesquels il n'y « a pas de véritable marin, de leur dire, combien je suis fier « d'eux ».

Non dunque assalito da febbre di battaglia, sordo alle lusinghe della gloria militare, degenere figlio di Marte, pure devoto a Nettuno ed a Anfitrite, il principe Alberto si fè *yachtsman*, prima nelle acque ristrette del Mediterraneo, poi in quelle dell'Oceano.

***

Del quale predilesse: il canale Atlantico onde provò i cicloni; i paraggi delle Azzorre e delle Madere così ricche di fauna e sopra cui aleggia la tradizione dell'Atlantide sommersa durante la preistoria dell'immensa stirpe; ed infine i rivaggi desolati dello Spitzberg.

Se il lettore ricercherà nella « *Carrière d'un navigateur* » una narrazione circostanziata di campagne consecutive od anche una elencatura degli animali che le reticelle da superficie e gli apparecchi da pesca abissale e le nasse calumate giù basso hanno tratto alla luce del sole ed al bacio (mortale per loro) dell'atmosfera, non le troverà affatto, fuorchè nella forma sporadica di ricordi episodici, che rendono più calzante per il lettore stesso l'impressione che l'autore ha provato. Il libro infatti è d'impressioni marittime cui un ciclone, una caccia alle capre selvatiche nell'isola *Deserta* a levante di Madera, l'ultimo viaggio scientifico dell'*Hirondelle*, la morte di un Capodoglio, e infine la crociera nei mari artici hanno dato ragionevole motivo.

Ma il naturalista non è meno appassionato del navigatore. Non so quale si rifletta nell'animo del Principe maggiore la soddisfazione; se la gioia di domare la violenza degli elementi o quella di trarre alla luce una creatura abissale inedita. Comprendo il fascino che la pesca a scopo scientifico esercita. La intensità della vita è caratteristica della gran madre della terra che fu il mare. Grembo fecondissimo e primiero degli organismi elementari che furono i capistipiti di tutte le specie viventi e di innumerevoli scomparse, il mare è tuttora popolosissimo, sino all'inverosimiglianza. Così, in un viaggio dell'*Hirondelle* alle pescherie di sardine in Galizia, il Principe Alberto ha visto un centinaio d'uomini sopra una quarantina di barche maneggiare una rete lunga milleseicento metri i cui *libàni* lunghi duemilacinquecento sono ricuperati a forza d'argani disposti opportunamente sulla costa. In certe *levate di rete* si catturano dai tre ai quattro milioni di sardine. Nel 1834 se ne presero nientemeno che nove milioni. Ponchet e De Guerne, collaboratori del principe, studiarono sul posto il nutrimento delle sardine della Galizia e scoprirono nell'intestino di ciascun individuo *una ventina di milioni di peridiniani*, animali minutissimi, evidentemente. Pensiamo a che cifra deve salire il consumo che un banco di sardine fa di cotali animaletti, ricordando che quel consumo si rinnova almeno tre volte al giorno.

E a fianco degli infinitesimamente piccoli, i giganti. Nella *Mort d'un cachalot*, capitolo emovente quanto un romanzo, il navigatore narra d'aver assistito all'agonia di un cetaceo messo a mal partito da una lancia baleniera dell'isola di Terceira, e che prima di rendere l'ultimo respiro vomitò i resti d'un lauto pasto preso nei più profondi abissi. Consisteva negli avanzi semidigeriti di due calamari; dell'uno v'era il corpo fusiforme lungo due metri; dell'altro il capo colla sua corona di otto tentacoli, ciascuno della grossezza di un braccio umano. Questa gran belva di cui il capodoglio mediterraneo (quante volte nella mia adolescenza ho udito dalle crocette ov'ero in castigo il suo soffio ed ho visto emergere dall'acqua il capo massiccio prismatico!) è un lontano congiunto rimasto piccino, forse per insufficienza d'alimentazione, è la più terribilmente armata fra tutte. Mammifero rifugiatosi nell'onde — cui si adattò lentamente la sua fisiologia sino a trasformarsi — perchè perseguitato a morte dai draghi volitanti agilissimi, antenati dei pipistrelli, gli è rimasta la forza muscolare degli elefanti con mascelle fenomenalmente robuste, di cui l'inferiore porta zanne di ventotto centimetri e la superiore alveoli corrispondenti.

Il Principe ha visto i capodoglio sollevar sulla coda il loro maestoso corpo lungo venticinque metri e poi lentamente abbattersi su d'un fianco per ricominciare a qualche centinaio di braccia di distanza la strana evoluzione. Bullen, che a molti ha dato caccia, cita una femmina che durante una stagione ha dato filo a ritorcere a tredici navi baleniere e stritolate cinquantadue costoro lance! L'*Hirondelle* ebbe la somma ventura di portare nel 1887-88 il primo cervello di capodoglio oceanico che entrasse a far parte d'un laboratorio, il primo disegno esatto della sua testa e il primo contenuto dell'apparecchio digestivo coi suoi parassiti. I frammenti dell'*octopus* gigantesco dei quali ho detto più addietro furono presi nel 1895 dalla *Princesse Alice I.*

Siam dunque debitori al Principe Alberto di Monaco della finale determinazione di un dubbio zoologico, se cioè i cefalopodi colossali fossero o no favolosi. Testimonianze di veduta suffragavano la tradizione trasmessaci da Olao Magnus e da Pontoppidan; ma anche cotali testimonianze erano state accettate con beneficio di revisione. I cefalopodi rigettati dal capodoglio, alla cui agonia la *Princessa Alice* assistè, appartengono alla categoria dei colossali e spiegano la dentatura sviluppatissima del capodoglio oceanico. È noto che i cefalopodi formano l'usuale suo nutrimento e l'*habitat* del capodoglio coincide sempre all'*habitat* dei cefalopodi. Per stritolare e sbriciolare il corpo molle e glutinoso del calamaro occorrono denti della mascella inferiore che s'insinuino in alveoli cavernosi della superiore; ma sarebbe soverchia la dimensione dei primi per maciullare le seppie comuni ed i nostri totani mediterranei, mentre non lo è quando trattisi di prede il cui corpo raggiunge due metri di lunghezza; e il Principe Alberto ha dato, mercè il fatto, tangibile la sanzione alla speculazione mentale. Ecco il brano della « *Carrière* » che al caso si riferisce: « Je compris la valeur scientifique de ces objets (il vo- « mito del cetaceo) rapportés des régions intermédiaires de la « profondeur, où vivent des êtres défendus jusqu'ici par la puis- « sance de leur natation contre tous nos moyens de capture, et « dont l'existence se révèle dans certaines aventures classées « parmi les fables.

« Un canot fut vite lancé pour les receuillir, mais la den- « sité de ces précieux vomissements les maintenait suspendus « entre deux eaux et faisait craindre leur disparition avant qu'on « les eût approchés, lorsqu'une inspiration me vint à propos: les « céphalopodes étaient visibles encore à une dizaine de mètres « du navire, non loin de l'hélice: je commandais machine en « arrière, quelques tours, pour envelopper dans le tourbillon les « objets convoités, et ceux-ci, effectivement, passèrent et repas- « sèrent assez près de la surface pour que l'embarcation pût « les saisir avec un filet.

« Les cinq poulpes et calmars dont mon laboratoire s'est « enrichi en cette circonstance imprévue ont été décrits après

« mon retour par M.r Joubin, professeur à la faculté de « Rennes: ce sont des nouveautés, soit comme espèces soit « comme genre, et leur aspect, à l'état vivant, devait être bien « extraordinaire. L'un d'eux, qui, helas! a perdu sa tête dans la « bagarre, présente un cas unique dans la science, avec son « corps dont la taille n'est pas inférieure à deux mètres, dont « la forme est celle d'un cornet muni d'une immense nageoire « ronde et qui est partiellement couvert d'écailles. Un autre « dont le corps a disparu ne se fait connaître que par sa « couronne tentaculaire, c'est à dire par sa tête avec ses « huit bras ».

Quando la belva fu stracquata alla spiaggia e fu iniziato il lavoro della sua metodica demolizione, il dottor Richard e gli altri naturalisti s'impadronirono dello stomaco che conteneva un centinaio di chilogrammi di bolo violetto e fermentante, dove i globi oculari ed i becchi dei cefalopodi, che l'azione dei succhi gastrici non ha potenza di consumare, erano disseminati. Anch'essi furono raccolti, ma in mezzo a quali effluvii! e con qual fastidio di stomaco degli operatori!

Il duello fra il padrone dell'abisso e il dominatore della superficie fu testimoniato mai? No; ma il Principe crede di averlo intravisto nel 1887 quando era ancora armatore della *Hirondelle* e presso alle Azzorre, isole che sino dal 1864, allorquando approdai a Fayal, erano frequentate da balenieri di Nantucket e di Brema, ed a bordo ai quali vidi i più belli esemplari della pianta marinara che dar si possa. Ma quanto puzzolenti!: l'odor del *blubber*, cioè del lardo di balena, era inseparabile dalla loro persona e... da quella delle loro amanti, con cui ebbi fugaci rapporti. Ecco il brano della *Carrière* che al duello si riferisce.

« L'évocation de ces drames étranges ramena dans mon « souvenir un incident qui avait marqué mon voyage de 1887 « avec l'*Hirondelle*. Je me trouvais sur l'Atlantique, faisant route « pour les Açores, quand un beau jour de majestueuses projec« tions d'eau s'étant élevées sur l'horizon de la mer calme, « on vit sans peine qu'elles avaient pour cause les ébats « d'une être colossal dont le corps se dressait de temps en « temps comme une tour et qui dispersait l'eau en gerbes « formidables avec le fouet de sa queue.

« Après cette agitation, l'endroit où elle avait eu lieu garda « une nappe blanche, laiteuse, reconnaissable à plusieurs milles, « qui pouvait être, soit un liquide soit simplement l'écume de « l'eau abattue. Malgré tous mes efforts, le vent contraire ne « permit pas à l'*Hirondelle*, un modeste voilier, d'atteindre cette « tache avant qu'elle disparût, et bien qu'elle fut restée long« temps visible; mais ensuite, parvenu au lieu qu'elle avait « occupé, s'y trouvais la tête fraichement détachée d'un grand « poulpe. Décrite par le professeur Joubin avec les autres cé« phalopodes de mes campagnes, il se trouva qu'elle apparte« nait au même groupe, que plusieurs poulpes fournis par le « cachalot de ce récit, habitants mystérieux des régions inter« médiaires de la profondeur ».

L'ultima parte del libro tratta d'una crociera nelle regioni artiche nel 1898 colla *Princesse Alice*.

Confesso una idiosincrasia: le campagne polari non mi attirano, pur convenendo dell'eroismo che l'uomo vi palesa. Mi destano l'ammirazione più alta, ma non risvegliano in me quell'interesse che provo per tutte le altre manifestazioni dell'umana attività sul mare. Forse perchè non vi so scorgere quel tanto d'utilità generale e diffusa che ritrovo sempre nelle altre. La crociera del Principe si distese poco più a tramontana dello Spitzberg; e la sua nave non era, d'altronde, atta a far altro. Ma lo scopo scientifico, limitato allo studio dell'influenza del *Gulf-stream* sulle acque dei fiordi dell'Arcipelago ed all'altro studio sul *plankton* dei mari iperborei, fu conseguito. Aggiungerò che la marina imperiale germanica ha costruito una nave la cui missione è continuare gli studi sul *plankton* e sulla fauna mangereccia, della quale è il nutrimento elementare per guidare i *steamtrawlers* di Geestemünde nell'esercizio della pesca, che essi oggi estendono alle acque dell'isola Hope, delle isole degli Orsi e d'altri luoghi prossimi allo Spitzberg e che il Principe ha visitato.

Cinque scienziati ed un pittore, il Lovatelli, accompagnarono il Principe. Il più pretto e lodevole cosmopolitismo segnala questa impresa del Principe di Monaco. Francesi il dottor Richard e il Neuville per la parte zoologica; Buchanan e Bruce, inglesi, per la fisica e meteorologia; tedesco il Brandt per gli studi sul *plankton;* credo inglese il Carr come ufficiale di rotta, norvegiese Eriksen, come pilota del ghiaccio, americano Wedderburn, baleniero; italiano il pittore Lovatelli; in tutto sessantadue uomini su una bella nave di acciaio di 1400 tonnellate.

Certo quei luoghi desolati, dove la fauna speciale ha vita intensa sino al prodigio seducono. Il Re Vittorio Emanuele III e l'augusta sua consorte vi precedettero il prode cugino che calcando le orme di Nansen, le superò. Come la campagna di S. M. sull'*Iela*, questa del Principe di Monaco fu più cinegetica che di pesca.

Evidentemente mal si lavora a trarre da nasse e da reti di fondo organismi fragili con la temperatura bassissima che domina nell'ambiente. Miglior fondo d'esplorazione è quello sul quale si adimò la leggendaria Atlantide, voglio dir il mar delle Azzorre, delle Madere e delle Canarie, cari, e giustamente cari, al Principe Alberto. Ma in una carriera di navigatore, per essere piena ed esemplare, occorreva anche il complemento di una navigazione boreale; e l'ha voluta, perla nuova della corona navale di lui che sembrami (dalla lettura del libro) anteponga a quella gentilizia e principesca dei Grimaldi e dei Valentinois.

JACK LA BOLINA.

Ai Nostri Lettori

Sono vecchie consuetudini quelle di rivolgere ai lettori, nell'occasione del Capo d'anno, ringraziamenti e promesse.

Non sappiamo esimerci dalla prima, poichè sentiamo viva gratitudine per i vecchi amici che ci accordarono e ci continuano l'appoggio loro, quanto per i nuovi, che ad essi si aggiunsero in questi giorni.

Circa la seconda non faremo promesse, non essendo nostra abitudine promettere più di quanto si sappia mantenere. Solo diremo che, come per il passato, sarà nostra cura lo studio e l'applicazione di tutte quelle migliorie, nella pubblicazione del nostro periodico, che l'esperienza avesse a suggerirci per l'avvenire.

Come praticammo fin qui continueremo la spedizione del giornale a quanti non ce ne diedero disdetta prima del 31 dicembre scorso, e saremo ad essi grati se vorranno farci tenere l'importo dell'abbonamento 1903 con cartolina-vaglia. In caso di ritardo l'incasso verrà fatto in febbraio da questa Amministrazione per mezzo di esazione postale, coll'aggiunta delle spese.

Quanti desiderassero numeri arretrati, annate intere, rilegature, abbonamenti cumulativi con altri giornali, ecc., troveranno schiarimenti, dettagli e prezzi alla pagina VI degli annunzi.

E nell'accomiatarci dai nostri fedeli lettori li ringraziamo del continuo appoggio e porgiamo loro i migliori augurii pel nuovo anno.

La « Rivista Nautica ».

LUIGI CAPUCCIO, *Direttore*.
G. B. SARDI, Gerente responsabile.
Torino — Tip. ROUX e VIARENGO.

ANNO XII — 1903 Febbraio NUMERO 2

RIVISTA NAUTICA

Le tempeste del golfo e le difese del porto di Genova

Ed egli disse loro: « Perchè avete voi paura, o uomini di poca fede? » e, destatosi, sgridò i venti e il mare, e si fece gran bonaccia.
MATTEO, Cap. VIII, 26.

L'IMMINENZA dell'apertura del Sempione e la legge di autonomia inaugurano una nuova êra di attività per il maggior porto d'Italia, il quale, invero, attende da ben dieci anni una sistemazione compatibile con le presenti esigenze del traffico. In questo decennio il traffico di esportazione non è in realtà cresciuto: è cresciuto bensì il tonnellaggio delle navi in arrivo da 3.334.284 tonn. nel 1891 a 5.019.736 nel 1901, mentre il numero dei passeggieri in arrivo ed in partenza è salito a 291.637. In pari tempo è cresciuta di circa 40 % la media portata dei singoli navigli, e i giganti del mare non sono più l'eccezione. Se questi non figurano talvolta nelle statistiche se non per poche tonnellate di merci, non cessano per ciò di richiedere grandi spazi acquei e anche grandi profondità. Devesi però tener presente l'incremento naturale non solo del traffico internazionale, ma del nostro stesso materiale galleggiante, il quale ultimo sarà raddoppiato nel corso del ventennio, come risultami da altri studi.

Rendesi quindi urgentemente necessario di sistemare il porto, sotto tutti gli aspetti, e per prima cosa bisogna salvarlo dalla risacca, imperocchè si acquistano in tal modo al traffico considerevoli estensioni di banchine, che ora non possono utilizzarsi se non in parte.

Non si può pensare a proteggere il porto di Genova dai venti foranei, senza un illuminato esame della natura di essi. Ora il golfo di Genova, come del resto tutto il Mar Tirreno, trovasi sulla traiettoria delle tempeste cicloniche, dette d'inverno, le quali vengono quasi tutte dall'Atlantico. Alcune entrano direttamente dall'istmo pianeggiante di Guascogna e Linguadoca e, passando dal Mar di Biscaglia al Golfo Lione, proseguono il loro corso rotatorio verso oriente, dando luogo a quelle caratteristiche tempeste, che le nostre carte meteorologiche rappresentano così spesso con delle isobare curiosamente concentriche.

Fig. 3. — Proposta difesa del porto: Il « Quadruplice Antemurale » di Salvatore Raineri.

La figura 1ª rappresenta appunto schematicamente una di cotali tempeste, la quale, al terzo giorno dalla sua discesa nel Mediterraneo, sia venuta ad incastrarsi per alcune ore nel bel Golfo di Genova. È evidente che mentre lungo la Riviera di levante il vento spira da scirocco, su quella di ponente è il grecale che scende dalle gole e più in là, a San Remo, è la tramontana che soffia ed a Folone comincia il maestrale.

Ma questi venti sono disposti sul lato maneggevole della

meteora e i marosi che sollevano non son molto temibili, per le navi costiere, perchè escono da terra.

Diverso, invece, è il caso nel lato meridionale che era detto, dai vecchi trattatisti, pericoloso.

Perchè ivi il mare di maestrale diventa a poco a poco di ponente e poi ancora di libeccio e infine di mezzogiorno, a Capo Corso, e tutte queste onde, la cui furia cresce con la distanza che percorrono per l'incalzare del vento e la progressione della tempesta, vengono ad accumularsi sulla nostra Riviera, entrando nel Golfo di Genova, al di qua di Spezia, col nome di scirocco. Ed a misura che la meteora si avanza, pare a noi che il vento giri e il mare con esso, benchè più lentamente; ma tutti questi fatti non sono che manifestazioni della stessa tempesta. Chè se il diametro di questa è molto grande e il centro passa molto al nord di Genova, allora si manifestano in questo Golfo quelle libecciate tanto famose, quanto il fortunale del 27-28 novembre 1898.

Ma anche nel caso precedente, si deve, in pratica, ammettere che finisca per entrare nel golfo di Genova tutto il mare aggirante del lato pericoloso, perchè d'ordinario osservasi che l'onda comincia ad entrare chetamente da scirocco, come quella che precede il ciclone, per poi rafforzarsi col rinfrescare del vento di mezzogiorno, e poi di mezzogiorno e libeccio, e poi di libeccio tondo e anche di ponente. Se poi il centro di depressione rimane per alcun tempo stazionario sull'isola di Corsica, egli è chiaro che il golfo sarà invaso dai venti sciroccali litoranei.

*
* *

Tutto ciò fa chiaramente vedere che il porto di Genova, così com'è ora disposto con la bocca a scirocco, è anche aperto a varie traversie, le quali son poi fuse e convogliate all'interno dalla peculiare insenatura del Bisagno, che dall'estrema testata del Molo Galliera fino alla punta del Vagno, a San Nazaro, ha una corda di 2000 metri. Or, è appunto la pressione irregolare e tumultuaria delle traversie accumulate su questa spiaggia della Foce, che ingenera la temuta e veramente molesta risacca (fig. 2ª).

Per ben comprendere questo punto capitale basti riflettere, per un momento, che cosa avverrebbe se i cicloni girassero nel nostro emisfero nel senso stesso del cammino del sole, cioè dall'est all'ovest, passando per sud. L'attuale difesa del porto, ch'è a ponente, riuscirebbe mirabilmente situata per tener fuori i mari pericolosi.

Ed infatti gli anticicloni, che girano appunto nel modo anzidetto e che spesso si arrestano per alcuni giorni nel centro del nostro bacino, non perturbano menomamente la quiete del porto.

Ma questo si deve proteggere dall'influenza dei venti ciclonici, che qui battono la costa dal di fuori, dunque la bocca vuol essere ulteriormente difesa dalla parte di fuori, e cioè verso sud.

*
* *

Parecchi egregi marini ed ingegneri hanno, fin dal tempo della donazione Galliera, intuito, senza forse spiegarsene la ragione, questa necessità, ed han proposto dei moli che partendo dalla costa orientale si proiettassero in una generale direzione verso libeccio; la bocca del porto riusciva, così, eziandio a libeccio, tra la punta del molo Galliera e quella del molo che andava ciascuno progettando.

Fig. 1. — Una tempesta ciclonica; venti di superficie.

Ma quando il molo era disegnato in linea retta o avvolgente, si vedeva che il mare di libeccio continuava a insidiare il porto, nè valeva a tenerlo fuori il ristringere sempre più la bocca, sino a 300 m., col prolungare il molo sempre a libeccio, anche a costo di cadere in grandi fondali di 34 e 39 metri.

*
* *

È adunque il caso di chiamare a concorso varii espedienti, i quali, presi isolatamente non raggiungerebbero lo scopo, ma riuniti insieme possono costituire uno strumento di difesa che valga a risolvere fino a un certo punto il complicato problema; poichè col progetto, che la sera del 12 gennaio ho esposto e dimostrato davanti al Collegio degl'Ingegneri e Architetti di Genova, io non mi prefiggo di precludere l'entrata al mare di libeccio, ma di paralizzarne quasi automaticamente i tristi effetti. È il metodo più insicuro quello di rintuzzare gli assalti del mare con dei ripari per quanto ciclopici, e l'abbiamo visto durante il temporale del 1898.

Ma se si fanno liberamente passare i marosi al di qua dell'allineamento del molo Galliera, come d'altronde passano anche ora, e poi li rinserriamo strettamente nel momento in cui, per rimbalzo, accennano a sferrarsi nel porto per devastarlo, noi avremo raggiunto sufficientemente bene lo scopo, per quanto sia nella facoltà umana di ammansire e dominare le forze della

natura. Il mio progetto non è, in sostanza, che uno qualunque dei tanti moli levantini proposti, spezzato a scaglioni, questi leggermente piegati in certa guisa e disposti come raggi attorno a un grande arco di cerchio, segnante il più ampio limite delle acque navigabili (fig. 3ª).

A questo modo il mio antemurale multiplo, il cui vertice estremo è piantato sull'allineamento stesso del molo Galliera, ed a soli 22 m. di profondità, viene ad avere due fronti di combattimento, come un forte Vauban, e volge la propria difesa ora a scirocco, ora a libeccio, secondo che l'offesa venga dall'uno o dall'altro quadrante.

I miei moli o scogliere (poichè soltanto il foraneo sarebbe solidamente piantato e rivestito) sono disposti a scaglioni in modo che mentre le testate orientali si aprono a ventaglio, covrendosi successivamente a vicenda contro lo scirocco, le testate occidentali o interne si volgono parallele, a coltello, in direzione W. 11° 15' S.

Ciò fa sì che mentre io posso dare ai moli una direzione media sempre più ampia verso terra, le testate occidentali, per la struttura sinuosa delle scogliere, oppongono un eguale angolo d'incidenza alle onde che a schiere innumerevoli e spumeggianti si slanciano dall'alto mare per assalire la nostra trincea, sinchè battendo sulla prima linea esteriore, l'ala destra delle schiere istesse è tagliata fuori e ricacciata a levante.

L'ala sinistra, intanto, entra tumultuando dall'ampia bocca, nè è detto che tutto il mare non entri anche ora per una bocca quattro volte più larga. Ma quando giunge alle testate delle successive scogliere, si fende nuovamente in tre parti e quinci e quindi, riflettendosi dall'una all'altra, perde ogni possanza e se non si espande per le bocche orientali, non rimbalza più certamente nel porto.

*
* *

Riassumendo, i principali vantaggi del quadruplice antemurale sono:

1° Che esso solo permette l'adozione di una bocca di cinquecento metri, indispensabile alla crescente mole dei moderni piroscafi;

2° Che offre a levante tre bocche di 215 a 235 metri, navigabili per navi di decrescente grandezza;

3° Che queste bocche favoriscono grandemente la circolazione delle acque, cotanto necessaria dal punto di vista igienico.

L'area racchiusa fra il quadruplice antemurale e il molo Giano risulta di circa 52 ettari e forma una rada di non dubbia utilità, rimanendo primo ufficio del quadruplice antemurale quello di acchetare le acque del porto interno, e specialmente dell'avamporto, il quale acquisterebbe immediatamente una vera importanza commerciale.

Ma i marini hanno già intuito un altro sommo vantaggio d'un antemurale siffatto, che protegge sufficientemente bene il porto senza chiuderlo, nè ostacolarne l'entrata. Chè anzi la molteplicità delle bocche fa sì che mentre una nave esce, ad esempio, dalla bocca principale di SSW, l'altra, che deve entrare dal Sud, si pone in attesa a ridosso dell'antemurale, fino al momento opportuno, per poscia rapidamentein filare uno dei canali laterali.

Ognuno può esaminare le profondità delle acque in un piano qualunque.

Fig. 2. — Come il porto sia presentemente esposto ai venti ciclonici.

*
* *

Io conclusi la mia conferenza del 12 gennaio, raccomandando che il miglior modo di festeggiare l'avvenimento del Sempione sia di preparare le vie d'accesso, le quali cominciano nell'alto mare.

Dunque, protezione e sistemazione del porto di Genova, che vuol essere altresì prestamente ampliato.

Ma nessuna opera sarà concepita con flemma e saggezza, senza che sia preceduta, come bene ammaestra il Boccardo, dallo acchetamento delle acque. Da ciò emerge la necessità imprescindibile della difesa esterna, che è ormai suggerita da ragioni di dignità nazionale e cittadina, e che sarà, lo spero, il primo atto del governo autonomo (1).

Salvatore Raineri.

(1) Ho trattato l'aspetto economico del problema nella *Tribuna* delli 17 ottobre e 5 novembre 1902: *Il problema nazionale del Porto di Genova.*

Intorno al Memoriale dei Macchinisti della Marina mercantile

L 17 d'ottobre del 1902 in pubblico comizio è stato approvato alla unanimità dai convenuti un Memoriale nel quale sono esposti i desiderati dei macchinisti marittimi di bordo. I desiderati sono quattordici. L'iniziativa di questo movimento d'opinione è stata presa dalla Federazione Nazionale dei Macchinisti Navali, che ha la propria sede in Genova all'Archivolto dei Conservatori del mare, vicolo che rammenta una antica magistratura d'un glorioso Comune marinaresco e commerciante.

Forse perchè non ho mai saputo chieder mai nulla provo una viva simpatia per chi chiede, ragionevolmente, s'intende. E i macchinisti sono in questo caso, nel genere come nella specie.

Nel genere: perchè dimandano mutazioni al Codice della Marina Mercantile vigente, il quale porta la data del 1865, epoca in cui pochi erano i piroscafi e le loro macchine spesso affidate a forestieri. Modificato nel 1877, il Codice non poteva ancora contemplare casi che non potevansi prevedere, come, p. es., le nuove pressioni cui le caldaie avrebbero soggiaciuto, nè il numero moltiplicato dei giri che le eliche avrebbero fatto. Nè sarà fuori di luogo ricordare che nel 1875, cioè alla vigilia dei ritocchi al Codice del 1865, tutta la marina a vapore della Nazione consisteva in 141 piroscafi che misuravano 57.147 tonnellate; progresso invero sulle statistiche del 1865 che segnano 95 piroscafi e 22.158 tonnellate. Oggi ecco le cifre al 31 dicembre 1901: piroscafi 434, tonnellate 424.711.

In ispecie: perchè il macchinista dell'alba del XX secolo è una creatura che esercita funzioni più complesse che il suo predecessore nel terzo quarto del XIX; ha responsabilità più elevate e gravi. Non va obliato da chi legifera che se l'ufficiale di coperta adopera la forza, l'ufficiale di macchina la produce, e che se — cito la frase pittorica che pronunziava il signor Edoardo Lockroy in un'intervista meco — il capitano è un generalizzatore, il meccanico è uno specialista. Come tale va dunque riconosciuto e come a tale gli vanno distribuiti dal Codice e dal Regolamento, che gli fa da corollario, le dolcezze dei diritti e le asprezze dei doveri.

Ciò premesso, è il caso di analizzare uno per uno i desiderati dei macchinisti di nave e sceverare quanto contengano di giusta quanto di pretesa insostenibile.

*
* *

A norma dell'art. 66 del Codice sono ufficiali di bordo sotto la dipendenza del capitano ed in scala discendente: il capitano in seconda; lo scrivano; il sotto scrivano; il medico chirurgo; il macchinista in prima; il macchinista in seconda.

Ora rimane evidente che dovendo creare una gerarchia, il criterio direttivo dev'essere quello della responsabilità. A bordo non v'hanno che due responsabili: il capitano che lo è di tutto il sistema cui presiede; il macchinista in prima che lo è per la parte sua speciale, cioè il motore principale e i secondari. Le altre funzioni di bordo sono tutte di *luogotenenza*, vale a dire di responsabilità limitata al tempo d'esercizio della funzione stessa ed al luogo ov'essa si esercita.

La gerarchia dunque dev'esser la seguente: 1° capitano o — in sua assenza — il suo secondo, 1° macchinista; 2° capitano o chi ne fa le veci, 2° macchinista. Il medico-chirurgo va — secondo me — equiparato al primo macchinista. Nella rispettiva provincia sono entrambi capi di servizio. Le loro attribuzioni non possono mai confliggere.

La gerarchia dimandata dagli ufficiali di macchina, che è quella segnata or ora, risponde dunque alla logica.

*
* *

I rimpatrii occorrono spesso nella vita marittima commerciale. Il Regolamento vi veglia e impone che se il rimpatrio si effettua mediante veliero, la indennità sia il prezzo del passaggio e del mantenimento a bordo, da convenirsi; ma il *secondo* (purchè capitano patentato) sia accolto alla tavola del capitano che dà passaggio; gli altri siano pareggiati all'equipaggio di bordo.

Evidentemente nel regolamento del 1865, anche in quello del 1877 non si contemplava il caso del rimpatrio di un medico-chirurgo che è un laureato universitario, nè di un meccanico che è un laureato in arti tecniche. Non si contemplava il caso del medico perchè inesistente; e su quello del meccanico certamente il legislatore aveva trasvolato.

Il medesimo regolamento del rimpatrio non dimentica il caso di passaggio su piroscafi o ferrovia e manda nell'ultima classe tutti, meno il secondo che ha diritto ad occupare la classe immediatamente superiore con una diaria di 2 lire, mentre essa è di 1,50 per tutti gli altri.

Qui è chiaro che macchinisti e ufficiali vadano pareggiati tra loro e tutti pareggiati al secondo, il quale appena è sbarcato dalla nave, non esercitando più la sua funzione di luogotenenza, cagione unica della sua temporanea superiorità sui colleghi, cessa dall'esser *primus inter pares* e non ha diritto a trattamento eccezionale. I macchinisti hanno dunque ragione di domandare un pareggiamento. Ma io lo domando non solo per loro, ma per tutti gli ufficiali di bordo. E trovo la indennità diaria di 2 lire insufficiente per tutti. Coi prezzi dei *buffets* delle stazioni con 1,50 al giorno c'è da morire come il Conte Ugolino!

Il terzo desiderato i macchinisti lo hanno formulato così: « Che l'istruzione per i macchinisti venga impartita solamente in quegli Istituti nautici che risiedono nei grandi centri di commercio marittimo, ove esistono vasti stabilimenti meccanici, istituendovi l'insegnamento pratico impartito da macchinisti anziani ed a questi affidare la direzione delle officine ».

Qui i macchinisti esorbitano dal mandato, o piuttosto assumono una figura che non può esser la loro.

Che i 18 Istituti nautici del Reame, 16 dei quali dànno patente di macchinista siano soverchi, può darsi; che l'insegnamento non vi sia impartito ugualmente e con soddisfazione dei discepoli, non ho alcuna difficoltà a crederlo; ma in queste faccende la selezione naturale porta il rimedio agli errori amministrativi. Non si diano pensiero di ciò i signori macchi-

nisti. I giovani che, pur avendo una patente, non rispondono alle esigenze, vanno a fondo come vi andrebbero anche se uscissero dagl'*Istituti dei grandi centri* presso ai quali c'è talora il *caffè chantant*, che è un'istituzione deprimente, quasi ignota ai piccoli centri. « *What is good for the goose is good for the gander* », dicono gl'Inglesi, ed hanno ragione. Chi ha voglia di far qualcosa vi riesce sempre; e non è la qualità del maestro che fa lo scolaro. Non è necessario Pietro Perugino per generar Raffaello, nè manco Giorgione perchè rifulga Tiziano. Noi in Italia diamo — come in Francia — troppo valore alla scuola e non abbastanza allo studio personale. Lascino i signori macchinisti i tisici Istituti al loro destino; distribuiranno patenti che serviranno come certe lauree universitarie... a nulla. Quando in una qualunque categoria di mestiere, d'arte o di scienza v'è congestione, i migliori prendono la testa della colonna, gli altri vanno in deriva e si contentano di funzioni secondarie. Il tempo porta il rimedio. Vent'anni fa tutti scrivevano *Odi barbare*: era una calamità; ora non ne scrive più nemmeno Carducci: e siamo salvi da quel malanno letterario.

***

Il quarto titolo di reclamo è l'affare delle patenti. Come abbiamo le diverse categorie di capitano superiore, capitano di lungo corso, capitano di gran cabotaggio, padrone e scrivano che formano l'insieme dell'ufficialità marittimo-commerciale, così lo Stato considera (e dà loro brevetti o patenti) nella macchina le categorie di macchinista in 1ª. macchinista in 2ª e fuochista autorizzato. Tutte codeste distinzioni opino abbiano fatto il loro tempo e che tutti codesti pezzi di carta si abbiano a ridurre al minimo. Lo Stato si limiti a sottoporre ad un esame teorico-pratico (ed a tutti comune) i marinari che intendono esser ufficiali di coperta, ad un esame ugualmente teorico-pratico i giovani che mirano a dirigere e guidar la macchina. Così nella professione di legge ed in quella di chirurgia non distingue in dottori di varia categoria; dà la sua brava laurea, i clienti sceglieranno il Demostene che li patrocinerà o l'Ippocrate che restituirà loro la salute. Se si sbaglieranno, non sarà mica la laurea che servirà loro a rivalsa o consolazione. Così nei macchinisti: il Governo distribuisca loro la patente e non faccia distinzione di classi. I signori industriali e armatori scelgano per impiegarli tra coloro che questa patente unica possedono secondo quelle norme di capacità e il cui criterio è dato dal numero di anni di servizio prestato a bordo od a terra.

I macchinisti nel loro *Memoriale* non veggono la quistione sotto il mio punto di vista. Bramano una codificazione della carriera per la preoccupazione della classe. Difatti ecco un brano della loro argomentazione: « Con l'attuale sistema succede che i giovani — appena conseguita la patente — sentano l'ambizione, del resto legittima, di navigare al più presto da 2° e da 1°. E siccome per arrivare a ciò si devono prestare a condizioni più scadenti, ne deriva uno scapito per il prestigio e decoro della classe. Ma non basta. Stando alle attuali condizioni e dato il numero stragrande di macchinisti, ne consegue che coloro che navigano sono sempre i giovani, rendendo così difficile agli anziani di trovare un posto ».

Il memoriale aggiusterebbe la faccenda col domandare che vi fosse un minimo di tre anni di pratica in un opificio e di un anno di pratica a bordo per poter navigare col grado di 3° macchinista; di altri tre anni di bordo per navigar da 2°, e di cinque per navigare da 1°. Limitare il criterio di capacità al tempo passato a terra ed a bordo è un errore fondamentale, perchè significa far preponderare il valore collettivo all'individuale; è la parte odiosa ed innaturale di quella luminosa cosa ch'è il socialismo; proprio quella che esso dovrà abbandonare per liberarsi dall'utopia. Non pare ai signori macchinisti che l'Italia sia abbastanza afflitta dal *mandarinato* dominante negli uffici pubblici per instradarlo anche nella vita privata e mettere ancora una novella remora allo spirito di iniziativa personale? Meno regolamentatura esisterà per una qualsivoglia professione, più questa fiorirà spontanea. Meno interverrà lo Stato nel campo dell'attività, più questa si manifesterà rigogliosa.

***

I macchinisti, visto che nella categoria degli ufficiali di coperta se ne hanno di qualificati (dietro esame) come capitani superiori, dimandano che in conformità s'istituisca « la patente di macchinista superiore da conferirsi a tutti i primi macchinisti, dopo un lungo intervallo di navigazione in questo grado e mediante esame, ai quali riconoscere ufficialmente la firma per la direzione alla costruzione e riparazione di macchine marine ed affidare la direzione di macchine superiori, per esempio, ai 5000 cavalli indicati ».

Che i macchinisti di 1ª classe, perfezionatisi nell'arte loro e nelle affini, abbiano diritto, dietro esame, ad una patente speciale è giustissimo; pur tuttavia opino essa rimaner debba un titolo accademico-tecnico. Non v'è ragione al mondo che procuri siffatta distinzione esclusivamente all'ufficiale di coperta. Ma come i 14 *capitani superiori* oggi esistenti in Italia non hanno nessun diritto speciale a comandar piroscafi o velieri di grossa mole, e corrono l'alea della scelta presso gli armatori al pari dei capitani di lungo corso, così deve accadere ai macchinisti. La patente superiore è un riconoscimento di un merito sostanziale, fuor di dubbio; giudice del valore di questo merito è colui che impiega l'individuo. Caschiamo anche una volta nella mandarinofilia; è dunque epidemica in Italia e Francia?

***

Giustissima è la dimanda riguardante le tabelle d'armamento e determinata come segue.

Per qualunque navigazione	FORZA IN CAVALLI INDICATI			
GRADO	da 150 a 900	da 901 a 2000	da 2001 a 5000	da 5001 a 10000
Macchinista in primo	1	1	1	1
Id. in secondo	1	1	2	2
Id. in terzo	1	2	2	3

NB. Questa tabella è inferiore a quella proposta dall'Ispettore del Genio navale on. Micheli nel « Lodo Zanardelli ».

« Il numero dei macchinisti della presente tabella verrà aumentato di uno per ogni 5000 cavalli in più dei 10.000 ».

« Sui piroscafi che fanno i viaggi del piccolo cabotaggio con macchine la cui forza non oltrepassa i 400 cavalli indicati, il posto di primo macchinista potrà essere coperto da uno in 2ª ».

L'art. 69 del Codice che distingueva i viaggi dei piroscafi per la loro estensione non ha alcuna ragione d'essere oggi. Stabiliva anche un criterio fondato su due forze di macchina: *cento cavalli nominali e più di 100 cavalli*. È vero che quando il Codice fu compilato le macchine moderne non esistevano

tuttavia. Dunque a fatti nuovi occorrono disposizioni nuove. Ora, rimane a determinare su che basi deve poggiare la riforma.

Non ho esperienza bastevole della vita di macchina per chiarire un punto sì oscuro di legislazione sociale. So, d'altra parte, che in ciascuna professione v'è un certo numero di ore oltrepassate le quali il lavoro cessa di esser utile e si traduce in *fatica*, cioè in istato di malattia dell'organismo. So anche che tutti i piroscafi non sono nelle identiche condizioni. Una buona e savia tabella di armamento dunque non si può fare per grandi classi, ma per classi più suddivise; anzi l'ideale sarebbe tracciarla nave per nave come nelle marine militari. Le macchine *compound*, le macchine a triplice od a quadruplice espansione, il numero delle caldaie, la natura loro sono tutte cose che debbono aver qualche peso nella risoluzione di un problema che interessa l'andamento di una industria che da noi è sul sorgere, e che interessa anche il benessere fisico di chi ci si consacra. Sembrami che i signori macchinisti non siansi addentrati a sufficienza nella questione e che dessa meriti un esame più particolare.

Sono giustissime le due dimande: « che ogni macchinista di guardia sia accompagnato da un ingrassatore »; e che « la forza delle macchine sia valutata in cavalli indicati » nel testo del Codice, come lo è nell'usanza comune.

*
* *

« Adottare un regolamento di bordo che in quanto riguarda il personale di macchina ne definisca le attribuzioni e la responsabilità; la facoltà per quest'ultimo di formarsi il personale di concerto coll'armatore o capitano, nonchè l'orario di lavoro ordinario o straordinario ».

Questa la dimanda ragionevolissima. Le marine militari tutte — più o meno radicalmente — hanno sciolto il nodo gordiano. Così le grandi Compagnie di navigazione. Non vi debbono essere conflitti di attribuzione tra la coperta e la macchina i cui servizi sono di natura totalmente diversa. Se nascono contestazioni, la colpa deve ricaderne sugl'individui. Ciò non di meno un saggio regolamento che determini i diritti ed i doveri mutui è giovevole a frenare da una parte la prepotenza eventuale degli ufficiali di coperta, dall'altra l'amor proprio talora esageratamente vigile dell'ufficiale di macchina.

Nel campo morale la situazione è questa. Il capitano sente che della nave una parte, che è la macchina, sfugge all'azione diretta di lui: e ne prova dispetto, ricordando che sull'antico veliero (che forse ha in anni più giovanili comandato) nulla sfuggiva al suo controllo diretto. Dall'altra parte il macchinista sente gravarsi sul capo una responsabilità che non può condividere con altri, d'onde il suo desiderio di esser padrone a casa propria. Certamente che di alcune cose egli solo è giudice: come, p. es., del valor intrinseco de' suoi uomini, del grado di stanchezza cui il lavoro (del quale è stato solo testimonio) li ha condotti. In certe provviste, come combustibile, lubrificanti, di cui ora il piroscafo deve approvvigionarsi, egli solo sente aver voce in capitolo. Per conseguenza, se mai vi fu caso per un regolamento ben delineato e chiaramente compilato, è il caso presente...

Siccome poi è da farsi *ex-novo*, sarà bene annettervi anche una separazione tra lavoro normale e straordinario; di questo ne abbonda la vita in porto, più che quella in navigazione. Oggi non v'ha opificio industriale che non separi l'uno dall'altro; e la nave non è che un mezzo d'esercizio industriale. Così va, modernamente ritenuta, e perciò sottoposta alle regole delle industrie in genere.

*
* *

Non si mescolino i macchinisti dell'articolo 529 del regolamento; nè propongano l'anello Plimsoll: È una battaglia vinta quella. La regolamentazione del carico, a ciò questo non sia sorgente di pericolo a chi è a bordo, appartiene alla diplomazia. Rimangano i macchinisti nel loro campo di azione, che abbastanza v'è da fare, senza invadere l'altrui.

*
* *

Essi hanno formulato la dimanda nona chiedendo che le sei Casse Invalidi della Marina vengano trasformate in una Cassa Pensioni unificata.

Questa è faccenda di legislazione sociale di attribuzione dell'Ufficio del Lavoro. E nel Memoriale entra di straforo. Concentrare in Roma o accentrare nelle regioni marittime dove vivono gl'interessati alle Casse Invalidi sono due concetti opposti; l'uno e l'altro hanno pregi e difetti. Non è dentro la cerchia ristretta del Memoriale, nè manco nei limiti di un articolo il luogo di sviscerare una sì complessa quistione. I macchinisti, d'altronde, non hanno veste per domandare una mutazione cui altre classi marittime sono interessate al pari della loro. Ve n'è una che è più interessata di tutte, la classe dei pescatori, *la quale non ha diritto a sussidi e pensioni*. Ingiustizia palese!

*
* *

È giusto che una classe marittima intellettualmente avvantaggiata si ponga all'avanguardia delle rivendicazioni. Così hanno fatto i macchinisti formulando le loro dimande su taluni punti controversi del Codice, per es., su quelli che riguardano la preda, la rottura, il naufragio, la perdita ed il sequestro della nave. Essi propongono dunque la sostituzione degli articoli 535 e 541 con un articolo solo del quale tutti, non essi solamente, si giovino.

L'art. 535 del Codice di commercio dice:

« Nel caso di preda, rottura o di naufragio con perdita intera della nave e del carico, i marinai non possono pretendere alcun salario. Essi però non sono obbligati a restituire ciò che loro fosse stato anticipato ».

E l'art. 541 stabilisce:

« Se la nave è venduta durante il tempo dell'arruolamento le persone dell'equipaggio hanno diritto di essere ricondotte in patria a spese della nave e di essere pagate dei loro salari ».

Qual è la ragione che ha ispirato il legislatore nel suggerirgli la formula anzichenò draconiana dell'art. 535? La medesima che priva della promozione per anzianità il prigioniero. Napoleone I diceva: « Je n'aime pas les prisonniers », e sotto un certo punto di vista, non si può dargli torto. In tutti gli eserciti d'Europa la sollecitudine nell'arrendersi dei soldati inglesi ai Boeri ha fatto impressione dolorosa. L'equipaggio di un bastimento commerciale è da ritenersi in istato di guerra contro i pericoli dell'incendio, dell'investimento, del naufragio. Il legislatore civile che ha formulato l'articolo 535 è stato severo, austero, ma non più del legislatore militare che rende responsabile il prigioniero dell'aver interrotto il suo servizio, senza discutere i casi, anzi escludendone l'esame, quantunque sia noto che come la resa è spesso l'episodio finale di una

lotta tenacissima, fulgida di militare virtù, così il sinistro marittimo è spesso occasione di esempio edificante di virtù navale.

Inoltre non v'ha professione che non abbia i difetti inerenti a sè stessa: e quella del mare ne ha uno, la baratteria. Il legislatore per allontanare la probabilità che l'equipaggio si facesse complice nella baratteria del capitano ha privato l'equipaggio dello stipendio in caso di naufragio: è misura prudenziale, economica e politica.

Come tale opino vada mantenuta. Per conseguenza non divido il voto dei macchinisti contenuto nell'articolo unico, di cui ecco il proposto testo:

« Nel caso di preda, rottura, naufragio, con perdita della nave e del carico, nonchè in caso di vendita e sequestro, tutte le persone dell'equipaggio hanno diritto di essere ricondotte in patria a spese dell'armatore e i salari saranno corrisposti fino al giorno d'arrivo nel porto d'armamento ».

* * *

Partecipo invece al loro desiderio che le paghe di bordo siano corrisposte mensilmente all'equipaggio, sciogliendolo appieno da quella tutela per cui il marinaio era considerato come un bambinone barbuto, incapace di far altro che sciocchezie. È notorio che ne commetta, ma giusto perchè è da secoli soverchiamente coatto e tutelato, avvicendando l'eccesso della costrizione con la più stolida licenza al mal fare. La somministrazione regolare delle paghe mensili è la più bella misura educativa che si possa ideare per ottenere il miglioramento morale della classe marinaresca.

* * *

Di natura somigliante alla domanda n. 11 seno le due seguenti: la prima che mira a che venga stabilito un minimo di spettanza giornaliero per il vitto degli ufficiali di bordo: qual cosa come il trattamento-tavola della marina militare; e la seconda che il contratto di arruolamento sia davvero un contratto bilaterale, in modo che non lasci adito a quelle false interpretazioni che dànno luogo, pur troppo, a querele, or del capitano, or dell'equipaggio davanti ai nostri consoli all'estero.

Giustissime dimande entrambe.

* * *

Ultimo desiderato è che un macchinista faccia parte del Consiglio Superiore di marina.

Certamente che codesta nuova e recente ruota della macchina amministrativa marittima non ha tutti i raggi che dovrebbero rafforzarla. Non risponde al criterio democratico che deve dominare in qualunque organo moderno. L'interesse dei macchinisti, dei marinari di coperta, degli armatori, dei costruttori e dei commercianti sono conciliabilissimi, ma ad un patto solo, cioè che siano discussi liberamente. La discussione, per quanto aspra sia, conduce sempre ad accordi, mentre la esclusione del ragionevole dibattito mena diritto al tumulto, quasi quasi lo scusa.

Approvo dunque l'ultima dimanda dei macchinisti al pari di talune tra quelle che la precedono.

* * *

Il *memoriale*, scritto pianamente, con sobrietà di linguaggio e precisione d'idee, è lavoro che onora la classe. Per la prima volta dal grembo della marina si eleva una parola che rammenti allo Stato che il suo dovere è di moderare gli attriti, di attenuare le frizioni, sopravegliare che gli interessi non si sovrappongano e non collidano.

La marina nazionale, come ho scritto or ora, è nel periodo di formazione. È equo che al suo sviluppo contribuiscano anche le forze che contiene, pur accettando la previdenza dello Stato.

Lo Stato da sè solo poco può fare; ed aggiungerò che poco sa fare. Sussidiato dal pubblico, e giovandosi delle costui idee, è abile a dar loro forma esecutiva.

Probabilmente non tutti i desiderati sono ammissibili, quantunque a parer mio tutti giustificabili; ma se i signori macchinisti non avessero fatto altro che indicare tutte le cose invecchiate che il Codice e il regolamento contengono, la causa del risveglio marittimo nazionale dovrà esserne loro grata. È naturale che i rimedi sanno additarli quelli che hanno avuto campo di provare gli effetti del male. È anche naturale che insorgano contro ciò che è vieto quelli che per cagione professionale rappresentano ciò che è moderno. Ecco perchè i macchinisti hanno preso la parola per sè, e talora anche in nome di altri. Nella qual cosa, lo ripeto, qualche volta sono usciti dal seminato.

Ma è lieve pecca.

JACK LA BOLINA.

L'Armata del Risorgimento

La fregata corazzata a elica di 2° ordine "Ancona"

DANDO il nome di « Ancona » alla fregata corazzata di 2° ordine, ordinata alla « Société des Chantiers et Ateliers de l'Océan » a Bordeaux, in sul finire del 1864, si volle onorare la nobile e bella città dell'Adriatico, dalle antiche e storiche tradizioni, la strenua difesa delle soldatesche del generale Lamoricière, il memorando assedio e i brillantissimi, valorosi attacchi, dalle colline e dal mare, delle truppe di Vittorio Emanuele II, guidate con grande perizia e somma fortuna dal generale Manfredo Fanti; si volle infine, dando tal nome a siffatta nave guerresca, onorare una patriottica e fiera popolazione.

I Quaderni matricolari della fregata corazzata « Ancona » non danno la data dello impostamento sullo scalo dello scafo,

nè quella del varo; risulta solo che essa venne, per la prima volta, armata il 30 novembre 1865 al comando del capitano di vascello Cavalier de Viry, e che ai 3 di gennaio del susseguente anno accese la macchina per iniziare la serie delle prove di velocità.

Le principali dimensioni e caratteristiche erano le seguenti:

Lunghezza, fuori fasciame, misurata alla linea di galleggiamento in pieno carico, senza differenza d'immersione	m.	77,51
Larghezza massima, fuori corazzatura, alla linea di galleggiamento normale, in carico	m.	14,50
Immersione in carico e colle caldaie piene:		
a poppa	»	6,82
a prora	»	5,52
media	»	6,17
Corazzatura. Estensione longitudinale:		
» alla linea di galleggiamento in carico	»	78,71
» alla soglia delle cannoniere di batteria	»	46,80
Grossezza delle piastre:		
al mezzo della nave, alla linea di galleggiam.	»	0,11
» » alla soglia delle cannon.	»	0,11
a poppa e a prora alla linea di galleggiam.	»	0,10
Dislocamento in pieno carico	tonn.	4284,63
Altezza albero di maestra	m.	39,80
Altezza » di trinchetto	»	38,40
Altezza » di mezzana	»	30,41
Superficie velica	mq.	1393,89
Forza nominale dell'apparato motore	cav.	790,00
Corpi di caldaie	n.	6 —
Forni	»	28 —
Superficie totale delle griglie	mq.	51,52
» » di riscaldamento	»	1308,00
Elica a 4 pale del passo di m. 7,750	n.	1 —
Provvista di combustibile	tonn.	480,00
Velocità oraria	nodi	13

L'apparato motore constava di una macchina a cilindri orizzontali a biella rovesciata, usciva da uno stabilimento meccanico dell'Havre, ed era stato costruito sotto la direzione dell'ing. Mazeline.

L'armavano: 20 cannoni rigati di ferraccio da 16 cm. R. C., 4 cannoni lisci da 20 cm., 1 rigato di bronzo da 8 cm. n. 1, e 4 rigati di bronzo da 8 cm. n. 2 nella batteria e 3 cannoni rigati di ferraccio da 16 cm. R. C. in coperta.

Le Sante Barbare contenevano un munizionamento di 500 proiettili massicci, 80 granate e 20 scatole a mitraglia per i cannoni da 20 cm., di 450 proiettili massici, 1650 granate e 110 scatole a mitraglia per i cannoni da 16 cm. R. C., di 250 granate e 220 scatole a mitraglia per i cannoni da 8 cm. Inoltre: 4530 cartocci di polvere di vario peso per i diversi calibri di artiglieria, kg. 742 di polvere sciolta in casse, 14.400 cartucce per 120 carabine rigate, 800 cartucce per 16 fucili, 10.000 cartucce per 200 pistole a rotazione e 4700 cartucce in bianco per i fuochi a salve di moschetteria.

Le tabelle per l'armamento della nave prescrivevano uno stato maggiore di 20 ufficiali e un equipaggio di 35 sott'ufficiali e 429 uomini tra caporali e marinari. Nei depositi si potevano immagazzinare viveri per 139 giorni, nelle casse speciali 480 tonn. d'acqua, sufficienti per trenta giorni.

Adibito a trasporto di truppe era in grado di ricevere a bordo:

per una traversata non superiore a due giorni: 1200 uomini di fanteria con viveri e bagagli, o 50 uomini di cavalleria coi rispettivi cavalli, foraggi, viveri, ecc., oppure 10 carri di batteria o da parco, carichi, con cinque cavalli per carro, e 700 artiglieri;

per una traversata minore di dieci giorni: 1000 uomini di fanteria, o 50 cavalli coi rispettivi cavalieri, oppure 10 carri d'artiglieria, con 50 cavalli e 600 artiglieri.

Costò all'erario lire 4.448.123.

*
* *

Armata, come fu già detto, per la prima volta, il 30 novembre 1865, all'alba dell'anno susseguente allestivasi per le prove di macchina e di velocità avendo a bordo, quali componenti la Commissione di collaudo, il capitano di vascello barone Enrico de Viry, comandante della nave, l'ingegnere di prima classe cav. Lodovico Diaz, il capitano di fregata cav. Luigi Fincati.

Il 3 gennaio accese i fuochi, e, non appena in pressione, la fregata corazzata « Ancona » lasciava Bordeaux, ma poco dopo era costretta ad ancorare a Fourges causa l'abbassamento delle acque; il 6 mosse per Lorient e quivi venne immessa in bacino; uscitane il 22 vi rientrava il 2 febbraio, per tornare di nuovo in rada il 23; il giorno susseguente, imbarcato il pilota pratico e i membri della Commissione di collaudo, muoveva per le prove prescritte sulla base misurata lungo l'isola di Belle Isle.

Il mare alquanto mosso e con tendenza a diventare burrascoso, obbligava la fregata corazzata a riguadagnare Lorient. Le prove non possono farsi che il 12 marzo; durante tre corse si ottiene una velocità massima di nodi 13,38. Il 13 altre prove di velocità e finalmente il 30 marzo la nave è definitivamente accettata dai rappresentanti dell'Armata navale di Re Vittorio Emanuele II.

Il 15 aprile salpa da Lorient, il 19 tocca Cadice e vi trova all'àncora la regia pirocorvetta « Etna »; il 21 inizia l'imbarco del carbone e il 25 alza il piccolo pavese colla bandiera ottomana in testa all'albero di maestra in occasione di una festa religiosa solennizzata da alcune navi da guerra del Sultano presenti in rada. L' « Etna » saluta la bandiera rossa fregiata della bianca mezzaluna con una salve di 21 colpi.

Il 28 l' « Ancona » e l' « Etna » lasciano la fonda, ma pel passaggio dello stretto di Gibilterra l' « Etna » viene presa a rimorchio dall' « Ancona ». Superato lo stretto, tolti i rimorchi navigano di conserva fino al golfo di Palmas; il 2 maggio sono a Cagliari, il 4 a Napoli; quivi la fregata corazzata è assoggettata ad alcuni lavori resi necessari per essere messa in istato di armamento completo.

Il 20 maggio parte da Napoli, va a Messina, poi a Taranto con due barche a rimorchio; il 25 spedisce una lancia in soccorso del regio avviso « Messaggero » incagliato sull'isola di San Pietro; il 21 giugno è ascritta all'armata di operazione nell'Adriatico ed aggregata al secondo gruppo delle corazzate colle quali muove per Ancona. Nell'uscire dal porto di Taranto si constata che la macchina obbedisce poco ai comandi, e che conviene fermarla per poter procedere a riparazioni che fortunatamente son presto compiute. Raggiunta la forza navale prese il posto spettantele nella formazione.

Il 25 giunge in Ancona.

Il 27 giugno è segnalata l'armata nemica; Persano emana le disposizioni per l'imminente scontro ed ordina alle sue navi di salpare; l' « Ancona » è immobilizzata avendo diversi pezzi della macchina smontati, ma li rimette a posto con tutta

sollecitudine, e può raggiungere la squadra, mentre questa sta per virare di bordo avendo il nemico preso caccia a tutta forza di vapore colle prore verso la costa dalmata.

Il 3 luglio riceve l'ordine di aggregarsi alla squadra comandata dal contr'ammiraglio Vacca per rimanere con essa in crociera da Monte Corneto a Sinigaglia; quindi continua detta crociera, compiendo anche esercizi di evoluzioni con tutta la armata, fino al 14 luglio.

* * *

« Ai 16 luglio 1866 — leggesi nel *Giornale Ufficiale di bordo*, trascritto in parte anche sul Quaderno matricolare della fregata corazzata « Ancona » — partì da Ancona con tutta l'Armata, formando gruppo colle fregate corazzate « Principe di Carignano » capo gruppo, e « Castelfidardo » e avviso « Messaggero », dirigendo per l'isola di Lissa e approntandosi pel combattimento. Ai 18, giusta le istruzioni ricevute, dirigeva pel passo tra Buti e Lissa allo scopo di attaccare uno dei forti stabiliti sopra questa ultima isola, ma pel grande suo internamento e per la somma alzata del medesimo, giudicando inefficace ogni azione, ritornò in porto Comiso per riunirsi al resto della riserva, che precedentemente aveva lasciata, e ivi giunta aprì il fuoco contro una batteria del porto stesso che da qualche tempo la bersagliava a grande distanza. Però anche questa batteria era molto internata e i proiettili benchè lanciati a 200 metri discosto dalla terra e coi cannoni senza cuscinetti, non giungevano al punto designato, quindi ritenendosi tempo inutilmente sprecato quello del fuoco eseguito e facendo riflessione al danno che quel modo di tirare arrecava alle artiglierie, mosse al largo.

« Alle 4 del giorno stesso si portò innanzi a Porto San Giorgio, ove il resto dell'armata cannoneggiava. Fu allora che venne sciolta la riserva e ogni legno prese posto secondo giudicava.

« Giunta a 800 e quindi a 600 metri dalle batterie le attaccò con nudrite scariche di proiettili da 80 e granate da 40 e dopo mezz'ora ottenne la cessazione del fuoco da parte del nemico. Alcuni segnali di resa fatti da uomini sulle batterie, quindi la vista di una bandiera tricolore al disotto del bastione superiore, la indussero segnalare al comandante supremo che trovavasi a molta distanza:

« — *Il nemico è reso.*

« E in risposta fu segnalato:

« — « *Ancona* » *entrate in porto senza soggezione di posto.*

« Già accingevasi ad eseguire l'ordine forzando l'entrata del porto, allorchè osservando che nessun movimento si faceva dall'Armata e che la truppa da sbarco non accennava ad approssimarsi, dubitò dell'esattezza del segnale e volle accertarsene chiedendo:

« — *Devo entrare in porto?*

« Ma la grande distanza che la separava dal comandante supremo non permetteva che si distinguessero i segnali. Fu spedito un ufficiale al comandante della riserva per domandargli quale linea di condotta dovevasi tenere in seguito ai segnali ricevuti; il comandante rispose di non aver veduto neppur uno di detti segnali, e che in conseguenza l' « Ancona » fosse rimasta al suo posto; più tardi seguì per la contromarcia il resto dell'Armata.

« Il 19 luglio, in obbedienza all'ordine nuovamente ricevuto, aprì il fuoco contro i forti di Lissa, che, silenziosi nel giorno precedente, mantenevano in quel giorno un nudritissimo fuoco; indi a poco, col resto dell'Armata, lasciando il posto alle navi della squadra in legno, seguì la rotta pel canale di Lissa. Alle 4 pom. del giorno stesso, seguendo per la contromarcia il capofila, ebbe l'ordine di proteggere l'entrata della « Formidabile » in Porto Comiso, ordine che eseguiva prendendo posto innanzi al piccolo passo, tra Vacca e Vitello, sotto il fuoco di una batteria nemica armata di sei cannoni, fuoco che travagliava assai il fianco destro della « Ancona ».

Fregata corazzata a elica di 2° ordine *Ancona*.

« In breve ora la batteria tacque; furon veduti degli artiglieri correre verso il fondo del porto certamente per servire altra batteria colà situata. Questa batteria aprì subito il fuoco contro la « Formidabile ».

« Allora la fregata « Principe di Carignano » capo fila, inalberò il segnale:

« — *Seguitemi nel porto!*

« La manovra venne eseguita per la contromarcia unitamente al detto legno e alla fregata corazzata « Castelfidardo ».

« Non appena nel piccolo bacino del porto aprì il fuoco e lo continuò per mezz'ora; quindi, per gli ordini ricevuti, seguì la fregata « Principe di Carignano » che lasciava il porto ».

« I danni sofferti dalla nave in detta circostanza furono gravi: ebbe la poppa incendiata da una garnata nemica, la prora danneggiata da altra granata, venticinque uomini colpiti durante il combattimento, sei morti. I feriti vennero trasbordati sulla nave Ospedale.

« Alle 8,30 del 20 luglio la nave ammiraglia segnalava:

« — *Bastimenti nemici in vista.*

« A seguito di un tale annuncio fu preparato ogni cosa per lo assetto di combattimento, e prese il posto assegnatole nella linea di fronte ordinata.

« La flotta austriaca avanzava a levante e in breve, essendole al traverso, apriva il fuoco contro la prima e la seconda corazzata nemica scaricando proiettili di acciaio a 400 metri di distanza; quindi cessava di scambiar cannonate colle navi corazzate nemiche per prendere a bersaglio quelle in legno, subendo gravi danni sotto il vascello nemico.

« Indi accorreva a sostenere la pirofregata corazzata « Re d'Italia » attaccata da due corazzate nemiche, abbandonando la riserva, ma una terza corazzata nemica impediva la manovra, coll'impegnarsi nell'azione.

« In questo mentre il « Re d'Italia » spariva, la « Palestro » s'incendiava, e l'armata austriaca volgeva a mezzogiorno ».

EUGENIO BUCCI.

Movimento e Commercio Marittimo nel 1901

DALL'almanacco di Gotha per il 1903 ricaviamo le seguenti notizie relative al movimento commerciale marittimo delle principali nazioni del mondo. Riunendo in un breve articolo i dati raccolti, si offre al lettore la facilità di fare i dovuti raffronti.

GRAN BRETAGNA (senza le colonie).

Popolazione del Regno Unito, secondo il censimento del 31 marzo 1902: 42.000.000 in cifra tonda.

Il valore totale del commercio d'importazione e d'esportazione fu nel 1901 di lire sterline 928.000.000 (23.200 milioni di lire italiane), compreso il movimento dei metalli preziosi. Dal 1897 al 1900 esso fu in continuo e sensibile aumento: nei due ultimi anni seguenti invece, a motivo della guerra con le repubbliche sud-africane, subì una lieve diminuzione.

In questo movimento col Regno Unito tengono i primi posti:

In Europa: per l'importazione la Francia, per l'esportazione la Germania;

In America: per l'importazione e per l'esportazione gli Stati Uniti;

In Asia: per l'importazione l'Egitto, per l'esportazione il Giappone.

Nei possedimenti inglesi: per l'importazione l'Australia con la Nuova Zelanda, per l'esportazione l'India.

Nella navigazione di lungo corso si ebbe un movimento totale di quasi 49 milioni di tonnellate di cui i 3/5 con bandiera inglese, a cui bisogna aggiungere un movimento di cabottaggio di 56 milioni di tonnellate; sicchè il movimento di navigazione superò 100 milioni di tonnellate. In questo movimento complessivo furono adoperate 14.574 navi, parte a vela e parte a vapore, stazzanti più di 9 milioni di tonnellate, con un equipaggio di 248.000 marinai.

ITALIA.

Col censimento 16 febbraio 1901 la popolazione del Regno d'Italia risultava di 32.476.000 abitanti.

Il commercio totale del 1901 raggiunse il valore di 3120 milioni, segnando un aumento sugli anni precedenti. In questo movimento occupa il primo posto l'Inghilterra nell'importazione, la Germania invece nell'esportazione.

Il movimento totale dei porti italiani fu di 60 milioni di tonnellate, e vi prese parte la flotta italiana di 5957 navi (di cui soli 446 vapori) con un tonnellaggio complessivo di 945.000 tonnellate, rappresentando da sola più dei 3/5 di tutto il movimento di navigazione.

Però bisogna notare che, mentre di fronte ai 7548 piroscafi inglesi stanno solamente 476 italiani, contro un tonnellaggio complessivo di circa 10 milioni di navi inglesi, noi ne abbiamo quasi un milione appena.

E sorvoliamo per ora su altre amare considerazioni.

STATI UNITI D'AMERICA.

Secondo il censimento del 1° giugno 1900, la grande confederazione americana ha una popolazione di più di 76 milioni.

Il commercio americano, come la sua popolazione, è in continuo aumento. Nel 1901 raggiunse la cifra di 2537 milioni di dollari, cioè circa 12 miliardi e 1/2 delle nostre lire.

Nell'importazione ed esportazione di questo enorme commercio sta in prima linea l'Inghilterra.

La flotta americana mercantile è la seconda del mondo dopo l'inglese. Nel 1901 contava:

7414 piroscafi con un tonnellaggio complessivo di quasi 3 milioni di tonnellate;

16.643 velieri stazzanti più di 2 milioni e 1/2 di tonnellate.

Di questa flotta colossale una piccola parte soltanto è destinata al commercio esterno (circa 1/6): la parte più grossa è impiegata nel commercio di cabottaggio e nei laghi del nord (più dei 4/5).

Il movimento complessivo della navigazione fu nel 1900 di 59 milioni di tonnellate, di cui meno di 1/4 sotto bandiera americana.

GERMANIA.

Il censimento 1° gennaio 1900 assegna all'impero tedesco una popolazione di 56 e più milioni d'abitanti.

Il commercio totale, sempre in aumento fino al 1900, raggiunse nel 1901 la cifra di 10.223 milioni di marchi, cioè di quasi 13 miliardi, segnando una sensibile diminuzione sul valore raggiunto l'anno precedente. Stanno in prima linea la Russia per l'importazione e l'Inghilterra per l'esportazione: un anno prima quest'ultima nazione teneva il primo posto anche nel commercio d'importazione.

La flotta mercantile tedesca è andata crescendo rapidamente

in questi ultimi anni. Limitandoci ad indicarne il tonnellaggio complessivo, crediamo non debba riuscire privo d'interesse il seguente raffronto:

Nell'anno 1897 il tonnellaggio era di 1.488.000
» 1898 » 1.555.000
» 1899 » 1.640.000
» 1900 » 1.738.000
» 1901 » 1.942.000 (1.348.000-vap.)

Si aggiunga che la più parte di queste navi sono a vapore, comode, capaci e veloci, e che in cinque anni il tonnellaggio dei piroscafi è cresciuto di circa 500.000 tonnellate.

Il movimento di navigazione nel 1900 fu di 37 milioni di tonnellate con una percentuale di 3/5 sotto la bandiera nazionale.

FRANCIA.

Secondo il censimento del 24 marzo 1901, la Francia ha una popolazione di 39 milioni.

Il commercio generale del 1900 raggiunse il valore di 11.510 milioni di franchi. Nel commercio speciale, sia all'importazione, sia all'esportazione, il primo posto spetta all'Inghilterra.

Il movimento dei porti francesi nel 1901 fu complessivamente di 31 milioni di tonnellate, con una sensibile diminuzione su quello dell'anno precedente, che raggiunse la cifra di 39 milioni di tonnellate. In questo movimento la bandiera francese è rappresentata per meno di 1/4.

Dal 1897 in poi la marina mercantile ha fatto pochi progressi, da 894.000 a 1.037.000 tonnellate. Questo lieve aumento è poi dovuto quasi esclusivamente al tonnellaggio dei velieri (che da 390.000 è salito a 510.000 tonn.), mentre il numero e il tonnellaggio dei piroscafi è rimasto stazionario.

RUSSIA (Europea).

Secondo il censimento del 1897 la popolazione della Russia europea ammontava a 94 milioni.

Nel commercio speciale la Germania occupa il primo posto.

Nel 1900 il movimento della navigazione esterna si aggirò intorno a 17 milioni di tonnellate, solamente 1/9 con bandiera russa.

Il tonnellaggio complessivo della flotta mercantile russa in detto anno era di 634.000 tonn., di cui poco più della metà (quasi i 3/5) a vapore.

AUSTRIA-UNGHERIA.

La popolazione dell'impero risultò nel censimento del 1900 di 45 milioni d'abitanti.

Nel commercio speciale tiene il primo posto la Germania, tanto all'importazione, quanto all'esportazione.

Nel 1900 il movimento nei porti austro-ungarici fu di più di 38.000.000 di tonn., ed in esso la bandiera nazionale figura per poco meno di 2/3.

Nello stesso anno la marina mercantile aveva un tonnellaggio di 280.000 tonn., di cui soltanto 1/5 a vela. Di tutte le navi poi, escluse le pescherecce, i 7/8 in tonnellaggio sono adibite per la navigazione di lungo corso.

Nel 1901 il commercio generale fu di 3753 milioni di corone.

GIAPPONE.

Anche in una rivista a volo d'uccello, questo giovane e potente impero, la cui popolazione supera i 46 milioni, non può essere trascurato.

Nel suo commercio speciale stanno alla testa l'Inghilterra e gli Stati Uniti d'America, quella per l'importazione e questi per l'esportazione. Il valore di questo commercio fu di 13 miliardi nell'anno 1900.

Il Giappone, che poche decine d'anni or sono non aveva un vapore, nel 1900 possedeva una flotta mercantile moderna, tutta uscita dai cantieri europei, di 1321 piroscafi e 3850 velieri, oltre a 911 navi di costruzione nazionale. Il tonnellaggio complessivo di questo naviglio (escluse le navi di costruzione giapponese) è di 864.000 tonnellate, di cui 5/8 appartengono ai piroscafi.

Nel movimento totale dei porti giapponesi il tonnellaggio delle navi nazionali entrò nel 1901 per un buon terzo.

SPAGNA-OLANDA.

Due parole ancora sulla Spagna, l'antica regina dell'Atlantico, popolata da 19 milioni d'abitanti, che possiede ancora, come appannaggio dell'antica potenza, una flotta mercantile rispettabile in quantità e categoria (1100 navi, di cui 498 vapori) del complessivo tonnellaggio di 560.000 tonn., il cui commercio generale, piuttosto in diminuzione dal 1896 in poi, raggiunse nel 1900 il valore di 1822.5 milioni di lire: il suo movimento marittimo è di 14 milioni di tonnellate.

E il raffronto di questa nazione con la piccola Olanda ferisce gli occhi, poichè questa con soli 5 milioni d'abitanti, conserva ancora una potente flotta mercantile che stazza più di 1 milione di tonnellate, in cui si distinguono i grossi piroscafi con un tonnellaggio complessivo di 868.000 tonn. con un movimento di navigazione di più che 52 milioni di tonnellate ed un commercio speciale di 3780 milioni di fiorini olandesi.

⁂

L'analisi ora fatta, per quanto superficiale, ci dimostra molte cose.

Per farci una giusta idea della potenzialità di traffico dei diversi Stati marittimi, è necessario anzi tutto escludere gli Stati Uniti americani a motivo della loro speciale configurazione interna lacustre, la quale immobilizza (rispetto al commercio esterno) una quantità enorme di naviglio per 1.400.000 tonn. di stazza. Fatta questa sottrazione dal tonnellaggio complessivo della flotta mercantile americana, e trascurando le 25.000 tonn. di navi impiegate nei fiumi, il tonnellaggio disponibile per il commercio esterno, per il cabottaggio e per la pesca, resta di circa 3.800.000 tonn.

Una prima classificazione ci potrebbe fornire approssimativamente l'importanza commerciale dei diversi Stati, se questa fosse in diretta relazione col tonnellaggio, ciò che in parte è vero, ma in parte non è sempre esatto, dipendendo la ricchezza del traffico non soltanto dalla quantità di tonnellaggio delle navi in moto, ma altresì dalla quantità e qualità delle merci in movimento.

Un indizio del valore delle merci, d'altra parte, non può essere uniforme, sia per la diversità delle tariffe doganali nei varii paesi, sia perchè negli Stati semi-continentali le entrate delle dogane non rappresentano sempre merci provenienti o transitanti per la via di mare.

Checchè ne sia, se il tonnellaggio delle navi in moto non è sempre un indizio completo, è sempre un coefficiente del movimento del traffico, perchè le navi e gli equipaggi costano

molto, e non si mettono in moto per il solo gusto di prender l'aria. Sotto quest'aspetto, cumulando il tonnellaggio delle navi a vela con quello dei piroscafi, l'ultima situazione classifica le diverse nazioni marittime come segue:

1	Inghilterra	tonnellaggio di stazza	9.608.000 *
2	Stati Uniti	»	3.800.000 **
3	Germania	»	1.942.000
4	Olanda	»	1.081.000
5	Francia	»	1.037.000
6	Italia	»	945.000
7	Giappone	»	864.000 ***
8	Russia Europea	»	634.000
9	Spagna	»	560.000
10	Austria-Ungheria	»	280.000

* Senza le colonie.

** Con la riserva di cui sopra.

*** Senza tener conto delle navi costrutte nel Giappone.

* * *

Tralasciando di fare un raffronto fra l'Italia, risorta di fresco, e i giganti marini, quali la Gran Bretagna e gli Stati Uniti, non sarà inutile un paragone con gli altri Stati.

La Germania è sorta, politicamente, insieme con l'Italia. Il maggiore sviluppo della marineria tedesca è dovuto essenzialmente: 1° all'esuberanza della produzione industriale; 2° alla prosperità economica dello Stato, mentre l'Italia, appena costituita, dovette lottare contro le ristrettezze finanziarie e le esigenze della difesa territoriale.

Consolante è invece il raffronto tra la Francia e l'Italia. Sia indizio di decadenza per quella, o di risorgimento marittimo per noi, non si può negare il fatto che, mentre la Francia è rimasta quasi stazionaria nel movimento navale dell'ultimo quinquennio, l'Italia progredì sensibilmente nello stesso periodo. L'aumento quinquennale del naviglio francese si riferisce infatti esclusivamente ai velieri, il cui tonnellaggio salì da 390.000 a 510.000, mentre quello dei piroscafi aumentò d'una quantità insignificante da 504.000 a 528.000 tonn. Il movimento della flotta mercantile italiana invece fu, rispettivamente, di 528.000 a 568.000 tonn. nei velieri, e di 238.000 a 376.000 tonn. nei piroscafi.

Francia, Italia, Olanda e Giappone hanno flotte mercantili d'un tonnellaggio press'a poco uguale e che si aggira intorno a 1 milione di tonn.; il tonnellaggio del Giappone è però superiore a quello indicato, perchè ad esso bisogna aggiungere il tonnellaggio delle navi costrutte nei cantieri giapponesi, che non ci è noto, ma di cui conosciamo il numero, che nel 1901 superava le 900. Secondo un criterio complesso, fondato sulla misura della marittimità regionale e sulla importanza delle colonie, questi quattro Stati si equivalgono. E qui cade in acconcio notare quanto sia stretta la corrispondenza fra lo sviluppo del commercio marittimo, il tonnellaggio del naviglio e le colonie produttive: si paragoni sotto questo aspetto la Spagna, che ha pure una flotta a vapore di 460.000 tonnellate, con l'Olanda, la quale possiede 868.000 tonn. in piroscafi: ebbene la Spagna, che ha perduto d'un colpo Cuba e le Filippine, ha un movimento marittimo di 14 milioni di tonnellate, mentre l'Olanda, che conserva le sue preziose colonie, ha un movimento quasi quadruplo, sebbene la sua flotta a vapore sia meno che doppia della spagnuola. La stessa proporzione si può riscontrare nel valore del commercio speciale delle due nazioni.

* * *

Un'importante osservazione generale occorre naturalmente a chi esamina il commercio marittimo in relazione al mezzo di locomozione: vela e vapore. Questo a noi sembra il vero nocciolo della questione. Le esigenze del commercio marittimo sono oramai tali, che l'uso della vela dev'essere ristretto a pochi e determinati casi. Vediamo infatti qual sia stato il movimento delle principali nazioni marittime negli ultimi cinque anni.

	Rapporto tra vela e vapore	
	1° genn. 1902	1897
Gran Bretagna (escluse le colonie)	40 %	26 %
Stati Uniti (compr. il mov. dei laghi)	102 %	82 %
Germania	71 %	42 %
Olanda	47 %	24 %
Francia	77 %	96 %
Giappone	88 %	59 %
Italia	222 %	151 %

Da questo specchietto risulta:

1° Che l'Italia del passato e del presente ebbe ed ha ancora la più forte percentuale fra le nazioni marittime ora considerate;

2° Che nel periodo degli ultimi cinque anni tutte le nazioni (meno la Francia) hanno diminuito sensibilmente il tonnellaggio dei velieri rispetto a quello dei piroscafi;

3° Che questo movimento di relativo progresso marittimo è stato molto rilevante in Italia, ma anche più nell'Inghilterra e nell'Olanda;

4° Che la sola Francia in questo quinquennio ha notevolmente aumentato il tonnellaggio dei velieri rispetto a quello dei piroscafi.

Considerato l'andamento generale del grande traffico relativamente alla qualità del naviglio adoperato, non possiamo che augurare all'Italia di seguire l'esempio delle più marinaresche nazioni, sostituendo in larga scala i piroscafi ai velieri.

G. Fazio.

I regolamenti delle gare preliminari

per i Campioni d'Italia

La nuova fase in cui è entrato l'yachting nazionale richiede una cura assidua perchè essa sia feconda di quello sviluppo e di quella perfezione, che tutti gli appassionati della vela si ripromettono.

È naturale perciò che vengano studiati, con intelletto d'amore, tutti i coefficienti propizi a questa desiderata espansione, e segnalati tutti quelli che possono arrestarla o limitarla.

Mi permetto perciò di fare una osservazione fondamentale sui regolamenti delle gare preliminari per la scelta dei nostri campioni per la Coppa d'Italia e per la Coppa di Francia.

L'articolo settimo del regolamento relativo al Campione italiano per la Coppa d'Italia dice:

Il yacht prescelto dal Comitato non potrà correre in regata alcuna precedente quella della Coppa d'Italia.

L'articolo IX per la scelta del nostro campione per la Coppa di Francia prescrive la stessa identica condizione.

Ora io mi domando se questa condizione risponda proprio ad uno scopo realmente sportivo.

Il presentare due campioni, assolutamente sconosciuti l'uno all'altro per una gara di importanza internazionale, può apparire nel caso della Coppa d'America una necessità.

Mi spiego: la Coppa d'America rappresenta una lotta che ormai va diventando secolare, fra la costruzione navale del vecchio e del nuovo mondo: da una parte abbiamo l'Inghilterra che rappresenta tenacemente l'Europa, dall'altra gli Stati Uniti, che rappresentano le nuove energie e le ardite ricerche sviluppate dalla promiscuità delle razze emigrate sul suolo americano.

Queste due tendenze, nel campo del yachting, hanno portato da oltre cinquant'anni a gare per le quali si sono profusi milioni e milioni solo in costruzione ed equipaggiamento dei *challengers*, unicamente per la conquista di un simbolo marinaro.

Neppure la più lontana idea di ammettere a queste importantissime gare qualche premio in danaro — che sarebbe stato sempre irrisorio — venne nel corso degli anni affacciata, trattandosi di corse che interessano soltanto l'idealità.

Ma essendo questione di yachts di minor tonnellaggio, di quel tonnellaggio che provvede il maggior numero di concorrenti alle regate a vela in genere, l'idealità vuole essere accompagnata da qualche po' di munizione monetaria, la quale in fondo in fondo non è disprezzata da alcuno.

La cosa riguarda poi in ispecial modo noi italiani, i quali abbiamo sempre dimostrato di non essere proclivi a spese voluttuarie in materia marinaresca, tanto più che la passione della vela è limitata a pochissimi centri, e per conseguenza alla comprensione di un pubblico molto ristretto.

Occorre perciò che lo sport della vela sia incoraggiato con premi in denaro di una certa evidenza, e tali da corrispondere in qualche modo alle spese non indifferenti quali son quelle che porta con sè lo sport della vela.

Si profondono, come ho già scritto altre volte, milioni di lire in premi per le corse dei cavalli, ciclistiche, per il tiro ai piccioni — ah il barbaro sport! — e appena appena si riescono a racimolare con mille stenti poche migliaia di lire da assegnare a numerose corse in un anno, dove le flottiglie dei concorrenti rappresentano valori importanti; e dove si trovano campioni di una tonn. che costano 4000 lire e di 10 tonn. che ne costano 40.000.

È naturale perciò che l'armatore di un yacht faccia calcolo sulla somma delle corse a cui può prender parte, per far assegnamento sui possibili premi in numerario che può incassare.

È assai difficile che il yachtsman militante possa arrivare a coprire le spese, ma è logico che esso faccia calcolo di diminuire il più che sia possibile la passività.

E per questo appunto mi pare che gli articoli dei regolamenti, relativi alla scelta dei campioni italiani per la Coppa d'Italia e di Francia, feriscano questo legittimo interesse dei yachtsmen militanti.

È evidente infatti, che il 10 tonn. che sarà scelto come nostro *defender* della Coppa di Francia, verrà costretto a rinunciare alle regate di Nizza e di Cannes, che rappresentano si può dire il *clou* delle regate di Provenza, e dove sono elargiti i premi più importanti assegnati dal yachting francese.

In ugual condizione verrà a trovarsi il *challenger* per la Coppa d'Italia, ed avremo così due yachts del costo approssimativo di 40 e 20.000 lire, costretti, appena usciti dal cantiere e cioè quando il tempo del loro valore deve essere più preponderante, a rinunciare ai maggiori vantaggi morali e materiali.

La cosa mi pare degna di essere ben ponderata, tanto più se si tien calcolo che, da un anno all'altro, l'evoluzione del yacht da corsa moderna è così avida di ricerche e di perfezionamento da lasciar ben poche probabilità ad un campione dell'anno precedente, di rifarsi delle corse a cui non ha potuto assistere dopo la sua creazione.

È bensì vero che il regolamento per le prove di eliminazione del Campione per la Coppa d'Italia dispone che vengano assegnati premi in denaro, e che quello per il *defender* della Coppa di Francia assegna lire 2000 al yacht prescelto; ma questo può bastare alla perdita che viene dal non poter prendere parte alle gare precedenti alle due relative per cui vennero creati?

Volendo vedere nella disposizione dei citati regolamenti una garanzia maggiore di vittoria nella non conoscenza sportiva dei campioni, a me pare che, date le condizioni di tempo in cui avvengono le gare per le due Coppe, e cioè o nel mezzo della stagione nautica, o subito dopo, la garanzia viene ad essere più apparente che reale.

Lo scorso anno i due *defenders* della Coppa di Francia, *Suzette* e *Union*, presero tranquillamente parte alle regate di Cannes, senza preoccupazione di esser conosciuti e vagliati: e credo che non sia stato certamente questa preventiva azione sportiva che ha contribuito a far perdere ai nostri vicini l'ambìto trofeo nautico.

Così non credo che i nostri campioni resterebbero menomati dall'anticipato confronto, ed anzi ritengo che sotto molti aspetti il confronto potrebbe portare vantaggi di perfettibilità. È vero che di questi vantaggi usufruirebbero anche i nostri avversari, ma è anche vero che il yacht più perfetto ne godrebbe più evidentemente il favore.

Per tutte le svolte considerazioni, di ordine morale ed anche materiale, a me sembra di interpretare i desideri della generalità dei nostri yachtsmen, nel proporre che la restrizione contenuta negli articoli 7 e 9 dei regolamenti in parola venga senz'altro abolita, e sostituita da disposizioni più larghe e più incoraggianti.

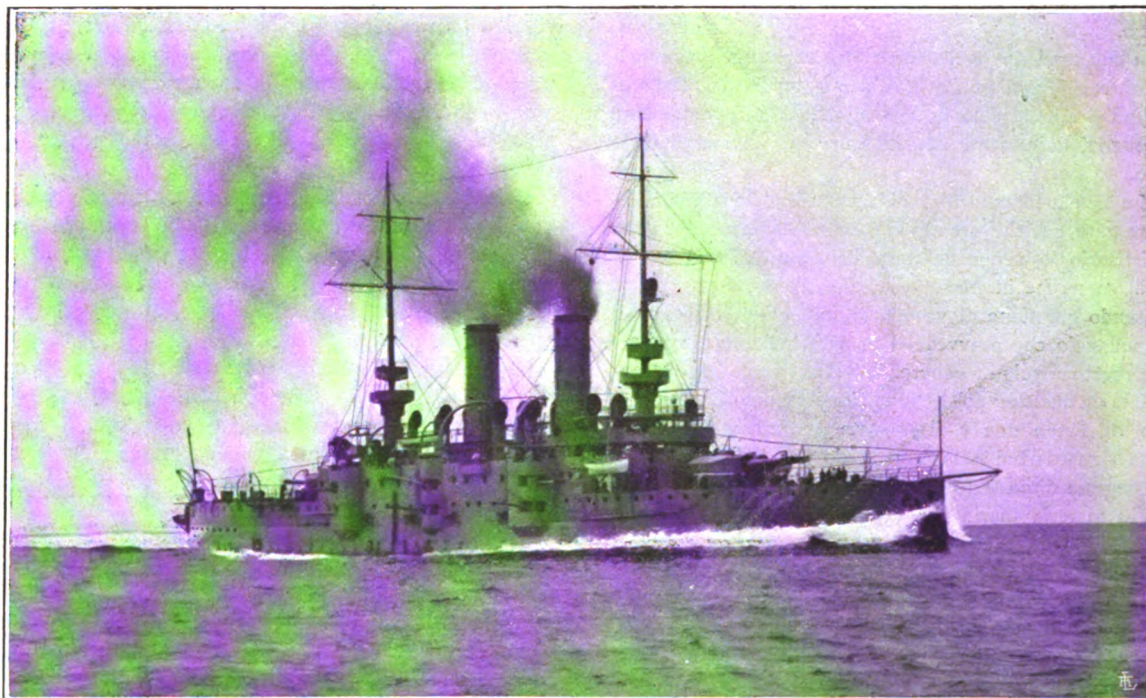
SKIPPER.

La corazzata guardacoste " Habsburg "

della Marina Imperiale Austro-Ungarica

QUANTUNQUE l'*Habsburg* sia inscritto nella classe dei guardacoste corazzati come il *Monarch*, il *Wien*, il *Budapest*, destinati puramente alla difesa della costiera adriatica, pure può ritenersi come una corazzata da battaglia, capace di sostenere una parte importante in una squadra, relativamente, ben s'intende, al limitato raggio d'azione del quale può disporre. Del resto anche il *Wien* lasciò l'Adriatico per assistere alla rivista di Spitehead e durante la navigazione si rivelò per nave sufficientemente marina.

mente, da una parte e dall'altra, di alette di rollio lunghe 47 m. e larghe 650 mm.

Al galleggiamento la proteggono delle piastre di corazze di acciaio trattato con un metodo speciale dello spessore di 200 mm.; tale corazzatura si estende per m. 2,45 in altezza, dei quali m. 1,10 al disotto della linea normale d'acqua. Le traverse corazzate hanno pure uno spessore di 200 mm. Il ponte corazzato, entro ridotto, lo compongono due lamiere dello spessore, ciascuna, di 20 mm.; a poppa lo spessore totale è di 66 mm., e a prora, al di fuori pure del ridotto, le piastre di corazza di 40 mm. sono imbollonate sopra lamiere di 12 mm. Questo sistema di costruzione dà alla parte prodiera della nave una rigidità tale da consentirle di poter adoperare lo sperone con la certezza assoluta di dare all'avversario un colpo terribile.

La corazzata guardacoste austriaca *Habsburg* (fot. L. Beer, Klagenfurt).

L'*Habsburg*, che rappresenta inoltre un perfezionamento del tipo *Monarch*, è dovuto ai disegni e ai piani dell'ing. Popper, e venne costruito dallo Stabilimento Tecnico di Trieste; la chiglia fu impostata sullo scalo nel marzo 1899 e il varo dello scafo ebbe luogo diciotto mesi dopo; diciotto mesi occorsero per lo allestimento, e perchè, di tutto punto armato, potesse assumere servizio effettivo nella flotta.

Trentasei mesi per una nave di 8340 tonn. non sono pochi davvero, in questa epoca nella quale assistiamo a una specie di gara nella celerità delle costruzioni navali, e, buon pel nome italiano, nella gara i nostri Cantieri riportarono finora il primato.

L'*Habsburg* misura m. 107,36 in lunghezza tra le perpendicolari e m. 19,8 in larghezza massima; l'immersione media, in carico completo, raggiunge i m. 7,10.

Lo scafo d'acciaio dolce Martin pesa circa 2400 tonn., è suddiviso in 174 compartimenti stagni, e munito, esterior-

Tegethoff ha fatto scuola e questa sopravvive a lui.

Al disopra della grossa corazza, il ridotto continua, nel senso verticale, a essere difeso da piastre di 100 mm. inchiavardate su lamiere d'acciaio di 12 mm. Esistono a bordo due blockaus, uno a proravia dell'albero militare, e l'altro a poppavia dell'albero di poppa; il primo ha pareti circolari di 200 mm., l'altro di 100 mm.; i tubi di trasmissione di ordini che vanno fino al ponte di batteria hanno rispettivamente uno spessore di 100 e 50 mm.

Tutta la corazzatura proviene dalle fonderie di Wiskowitz.

L'armamento comprende:

3 cannoni da 24 cm. a tiro rapido, due dei quali sistemati nella torre di prora;

12 cannoni da 15 cm. Skoda piazzati in casematte corazzate, a due a due, l'uno sovrapposto all'altro;

6 cannoni da 7 cm. a tiro rapido;

12 cannoni da 36 cm.;

14 mitragliatrici distribuite sui ponti, sulle passerelle, nelle coffe;

2 tubi lancia siluri.

La nave dando caccia può puntare due cannoni da 24 cm., quattro da 15 cm., due da 7 cm. otto da 37; e, prendendo invece caccia, un cannone da 24 cm., quattro da 15 cm., quattro da 7 cm. e quattro da 37 mm. Per la fiancata possono adoperarsi i tre pezzi da 24 cm., sei da 15, e la metà dei pezzi leggeri.

L'apparato motore consta di due macchine a triplice espansione a quattro cilindri, dai diametri di 760, 1240, 1430 e 1430 mm., con una corsa comune di 950 mm. Il vapore viene dato da sedici caldaie Belleville, situate in due compartimenti stagni e quattro camere; dette caldaie hanno mq. 79,2 di superficie di griglia e mq. 29,21 di superficie di riscaldamento.

La forza è di 11.900 cavalli per realizzare una velocità di 18 nodi e mezzo. Imbarca 840 tonn. di carbone e a dieci nodi di velocità normale può calcolare sopra un raggio d'azione di 3700 miglia.

Questa, nelle sue caratteristiche principali, la corazzata guardacoste *Habsburg* sulla quale, è doveroso notarlo, si riscontrano una ripartizione equilibrata dei pesi e buone qualità militari.

E. B. di Santafiora.

I defenders della "Coppa di Francia"

"Sally"

Il 22 gennaio ebbe luogo a Cornigliano Ligure il varo di *Sally*, il 10 tonn., costrutto da Oneto per conto del vice presidente, del cav. Garibaldi Coltelletti.

È il primo dei nostri *defenders* che è sceso nel liquido elemento dove deve sostenere l'onore dei nostri colori.

Il vento freddo ed impetuoso che soffiava da tramontana, non turbava l'aspettativa dei molti appassionati della vela accorsi ad ammirare *Sally* sventolante nell'aria azzurra le bandiere italiana ed americana. Anche *Spring*, di 20 tonnellate, di Oneto, aveva la gran gala, dovendo essere varato subito dopo *Sally*.

Poco prima delle 10 giunse in automobile S. A. R. il Duca degli Abruzzi in compagnia del cav. Garibaldi Coltelletti e del suo ufficiale d'ordinanza, tenente di vascello Gino Ducci.

Vedo molte macchine fotografiche puntate verso il gruppo ove si trova S. A. Noto fra le notatabilità sportive il marchese Giannino Raggi, il senatore conte Rossi-Martini, presidente del « Club della Vela », il cav. U. Ubaldino Tonietti, il march. S. Cattaneo-Adorno, il signor Ettore Bocciardo, segretario generale del « R. Y.-C. I. », il signor Emilio Bocciardo, il tenente di vascello Ettore Coltelletti, ecc.

Il costruttore Luigi Oneto è intento a dare le disposizioni ultime per il varo, e sfugge alle domande di molti curiosi. Verso le 10,10 si nota un movimento della folla attorno al *defender*; si prepara la consueta cerimonia del battesimo. Una bottiglia di champagne francese ornata di colori italiani pende alla prua di *Sally*; si avvicina S. A. il Duca degli Abruzzi, ed il cav. Coltelletti accompagna la propria consorte, che deve dar compimento alla solennità sportiva.

Un istante di commozione silenziosa pervade gli spettatori,

Il yacht *Sally* del cav. Garibaldi Coltelletti (fot. E. Arbocò, Sturla).

poi la graziosa signora, con gesto deciso infrange la bottiglia nel piombo della chiglia.

Si alzano voci di plauso, mentre *Sally* si muove e scende dolcemente verso l'onda turchina segnata di fiocchi bianchi.

Il varo avviene in modo magnifico, ed il primo *defender* italiano della Coppa di Francia dondola le sue forme armoniose ed eleganti sull'elemento, che lo deve portare alla cortese lotta marinara.

Tutti lo ammirano e tutti fanno voti augurali.

Il costruttore Oneto è visibilmente commosso e soddisfatto, e ne ha ragione: la sua creazione dal lato tecnico è riuscita egregiamente, giusta nel galleggiamento, estetica di linee, ed è in tutti vivo desiderio di vederla sotto vela per vedere lo slancio di velocità che non le può mancare.

Dopo il varo, nello *châlet* del « Club della Vela » il cavaliere Garibaldi Coltelletti offerse ai numerosi yachtsmen intervenuti lo champagne augurale. S. A. R. il Principe Luigi Amedeo di Savoia tocca il bicchiere col costruttore Luigi Oneto e gli rivolge lusinghiere parole di elogio. Noto in tutti una viva soddisfazione, segno che il nostro yachting si avvia per una strada più prospera e più seria. S. A. R. il Duca degli Abruzzi ha dato in quest' occasione una nuova prova di passione marinara, incoraggiando colla sua presenza l' attività del Vice-presidente del « R. Y.-C. I. » e dei suoi efficaci cooperatori.

La cerimonia ebbe una chiusa che deve lusingare sempre più gli appassionati del mare; S. A. R. il Duca degli Abruzzi ha accettato la Presidenza onoraria del « Club della Vela ».

La fotografia che pubblichiamo è stata fatta il 16 gennaio appena *Sally* venne messo fuori del cantiere. Nel prossimo numero pubblicheremo la fotografia del yacht del vice presidente del « R. Y.-C. I. », sotto vela.

Come si vede dalla nostra incisione *Sally* è un fin-keel di un certo spostamento, che indica una regolare interpretazione della vigente regola di stazza. Le sue forme sono convesse ma le linee specialmente di prua allungate. Ha un piano di deriva abbastanza sviluppato, ed un profilo armonioso e dolce. In complesso dinota di avere eccellenti qualità marinare e di possedere doti di velocità invidiabili anche per tempi non forti, ma sopratutto con mare ondoso. La vecchia perizia di Luigi Oneto da questo lato si è esplicata con una costruzione che ai mezzi di corsa unisce quelli eccellenti di navigabilità e stabilità.

Molte simpatie riposano sul *defender* del cav. Garibaldi Coltelletti ed è certo che esso farà onore ai nostri colori ed alla nostra costruzione.

Ecco le principali caratteristiche di *Sally*:

Lunghezza	m.	16,50
Lunghezza al galleggiamento	»	11,03
Larghezza	»	3
Immersione	»	2,40
Catena	»	7,20
Doppia altezza bordi	»	1,60
Perimetro	»	8,55
Area sezione maestra immersa	mq.	2,40
Superficie velica	»	201

“ Leda ,,

Il *defender* di S. A. R. il Duca degli Abruzzi venne varato il 26 gennaio.

Una giornata primaverile ha favorito il varo del *defender* di S. A. R. il Principe Luigi Amedeo di Savoia.

La quieta spiaggia di Voltri era popolata fin dalle ore mattutine, e la graziosa città aveva come un'aria di festa.

Artica, che prenderà parte alle gare di eliminazione per la scelta del campione, sarà in questi giorni posta assiduamente in confronto con *Leda* che venne varata verso le ore 12.

Naturalmente, queste gare *intime* saranno molto interessanti, data la provata abilità dei due equipaggi e la disparità di tipo dei due yachts.

S. A. R. il Duca degli Abruzzi verso le ore 11 giunse a Voltri in automobile in compagnia del cav. Garibaldi Coltelletti e del suo ufficiale d'ordinanza, tenente di vascello Gino Ducci. In altro automobile giunse la signora Coltelletti-Paggy in compagnia del sig. Ettore Bocciardo e del tenente di vascello Ettore Coltelletti.

Per cortese invito di S. A. R. i predetti signori vennero condotti su *Artica* per assistere al varo.

In compagnia del Principe Luigi Amedeo restò il cav. Garibaldi Coltelletti.

La cerimonia del battesimo avvenne verso le 11,50, e S. A. R. quando ruppe la tradizionale bottiglia di champagne pronunciò un motto latino augurale e diede l'hurrà, destando l'eco entusiastica della folla che gremiva la ridente spiaggia.

Fra le acclamazioni, *Leda* imbandierata, con la croce Sabauda sventolante sulla cima dell'albero, scese nell'acque tranquille, e si disegnò sullo specchio azzurro con le sue forme slanciate e modernamente eleganti.

Leda è un yacht concepito con criteri acuti, e rappresenta una interpretazione della stazza vigente, in senso più propizio al tempo medio, senza per altro riuscire meno atta nel tempo duro, nel quale pare avrà anche modo di esplicare eccellenti qualità. Di fronte ad *Artica*, se può trovarsi inferiore come sviluppo nell'allungamento delle linee, può per la sua maggior finezza di curve, e per la sua sezione più marinara, avere vantaggio sul movimento dell'onda.

Terminato il varo, il Duca degli Abruzzi offerse alla signora Coltelletti-Paggy i fiori, che simboleggiavano la festa marina, ed offerse lo champagne nel cantiere Costaguta, pronunciando sentite parole d'augurio per il costruttore, e per il nuovo campione che Egli aveva ordinato per difendere il trofeo conquistato dalla bandiera italiana.

Leda è un yacht di minor spostamento di *Sally*, con linee molto allungate e moderne, secondo la concezione che ha fatto la sua comparsa in qualche prodotto intervenuto alle regate di Provenza lo scorso anno.

Leda è di forme molto eleganti e svelte; sarà indubbiamente un eccellente camminatore con tutti tempi, ma dove ci sembra dovrà sviluppare velocità notevoli, sarà con vento teso e mare regolare.

Ecco le caratteristiche principali:

Lunghezza	m.	16
Lunghezza di galleggiamento	»	10,70
Larghezza	»	2,95
Immersione	»	2,30
Catena	»	6,90
Doppia altezza bordi	»	1,29
Perimetro	»	8,56
Area sezione maestra immersa	mq.	2,10
Superficie velica	»	198

SKIPPER.

		Nada	*Sally*	*Leda*	*Suzette*	*Artica*	*Ilva* ex *Molly*
Lunghezza totale	m.	15,50	16,50	16 —	16,46	16,12	16,35
Lunghezza in linea d'acqua	»	10.33	11 —	10 66	10,97	10,70	10,90
Larghezza	»	2,90	2,95	2,95	2,94	3 —	3,06
Catena	»	7 —	7,20	6,90	7,12	6,75	7,03
Doppia altezza bordi	»	1,40	1,60	1,29	1,14	1,33	1,68
Perimetro	»	8,50	8,55	8,56	8,64	8,42	8,43
Area sez. maestra immersa	mq.	2,30	2,40	2,10	2,28	1,99	2,04
Velatura	»	217 —	201 —	198 —	198,03	190,72	188,08

" Nada "

Il terzo 10 tonnellate, costrutto per la difesa della Coppa di Francia, è *Nada* del signor comm. I. Florio, che ne affidò la costruzione al noto cantiere di Francesco Gallinari e figlio di Livorno che ne tracciò anche i piani.

Esso è di tipo fin-keel ed è costrutto colla diligenza e la finitezza che il Gallinari usa impiegare in tutti i prodotti che escono dal suo cantiere. Le dimensioni sue principali risultano dall'unito specchietto nel quale oltre alle dimensioni di *Nada* diamo quelle di *Sally*, *Leda*, *Suzette*, *Artica* e *Ilva II* (ex *Molly* ex *Winflower*) affinchè i nostri lettori possano avere sott'occhio le caratteristiche dei tre *defenders* e del loro futuro avversario. Fra di esse salta subito all'occhio la notevole superficie velica, che sta appunto a dimostrare come il Gallinari abbia inteso di fare in *Nada* un yacht da brezze leggiere, quali molto facilmente spireranno a San Remo dove si disputerà la Coppa. Per poterlo mettere a punto, prima di presentarlo alle prove eliminatorie di Genova, esso si misurerà col yacht *Ilva II* che il cav. U. Tonietti mette gentilmente a disposizione per tale scopo.

Nada sarà il primo yacht in Europa che userà una velatura americana costrutta dalla Casa Wilson Silsby di Boston.

Il varo di *Nada* ebbe luogo a Livorno alle ore 16 del 26 gennaio in forma affatto privata, stante il grave lutto del suo proprietario. S. A. R. il Duca degli Abruzzi che aveva promesso di intervenire alla simpatica funzione si era fatto scusare, perchè trattenuto a Voltri pel varo di *Leda*. C. N.

Le nostre Incisioni

L'equipaggio *Diable-à-quatre* della « Société Nautique Soissoinnaise » di Soissons, campione d'Europa a 4 vogatori, si formò nel 1900, e dopo una serie di successi in riunioni regionali vinse la gara a 4 *juniores* delle regate internazionali dell'Esposizione di Parigi, il Campionato della Federazione del Nord-Est e nel Campionato di Francia è battuto di 1" dal « Cercle de l'Aviron » di Roubaix; ma questa corsa lasciava prevedere che ormai avrebbe dato del filo da torcere a molti.

Campione della « Fédération Parisienne », nel 1901 vince il Campionato di Francia, ed al Campionato d'Europa di Zurigo, vinto dal forte *Trabaccolanti* di Bari, non può ultimare il percorso essendosi l'imbarcazione sommersa, pel cattivo stato del lago.

Nel 1902, dopo varii e successivi incidenti a Parigi e Bruxelles, vince il Campionato di Parigi quindi quello di Francia e finalmente a Strasburgo il Campionato d'Europa dopo una accanita e severissima lotta cogli equipaggi di Bari e di Gand. Se questa fu la sua più bella vittoria deve però confessare di non aver mai trovato una così ostinata resistenza.

Diable-à-quatre era così formato: Tellier Gastone, capovoga, di 29 anni, alto m. 1,76 e di 76 kg. di peso. Conta al suo attivo 38 primi premi fra i quali 1 Campionato d'Europa e 2 di Francia.

Henry Luciano, num. 2, 25 anni, peso 88 kg. e alto m. 1,84. Vince al giorno d'oggi 24 primi premi, fra i quali 1 Campionato d'Europa e 2 di Francia.

Henry Alberto, num. 3, conta 26 anni, è alto m. 1,85, pesa kg. 90 e vince finora 15 primi premi fra cui 1 Campionato d'Europa ed 1 di Francia.

Beauchamp Luigi, num. 4, d'anni 29, misura m. 1,82, pesa 85 kg. e vince attualmente 32 primi premi fra i quali 1 Campionato d'Europa e 2 di Francia.

Questo equipaggio si formò da sè ed ottenne risultati così brillanti grazie alla volontà ed alla tenace costanza dei suoi vogatori. Quello che colpisce in lui è la calma della vogata che non ha mai superato i 30 colpi al minuto. Esso dimostra ciò che può fare una piccola società nella quale lo spirito di cameratismo e di buon accordo, che regna in essa, è riuscito a riunire sufficienti elementi per formare equipaggi capaci di misurarsi coi migliori. La « Société Nautique Soissonnaise » vinse infatti nel 1902: 3 Campionati di Francia (a 4, a 8 ed in skiff *junior*), e senza l'indisposizione, che colse a Strasburgo uno dei suoi vogatori, chissà se non avrebbe potuto aggiungere al suo attivo qualche altro Campionato d'Europa.

ROWING

NOTIZIARIO

ITALIA. — Domenica, 18 gennaio, ebbe luogo sul Po la prima delle 3 gare invernali in yole di mare. Il tempo, insolitamente freddo, pare abbia distolto qualcuno dei già scarsi vogatori dal prendervi parte. Due equipaggi soltanto si presentarono nella prima gara, ed uno nella seconda. Arrivò nella prima la yole dell'« Armida » (Pagliano, Bussolino, Scalero, Cerruti) in 11' 35", seguita ad una lunghezza dalla « Cerea » (Parvopassu, Bonelli, Delaude, Marro). In partenza l'« Armida » con pochi colpi svelti prende un paio di lunghezze di vantaggio, che conserva per tutto il percorso, battendo in media 26 colpi al 1' con uno slancio ed energia veramente ammirevoli, se si considera che tale equipaggio non aveva al suo attivo se non

poche uscite domenicali. Altrettanto non possiamo dire dell'*équipe* della « Cerea », che pur avendo un'imbarcazione migliore del concorrente, ed avendo fatto un allenamento quotidiano abbastanza regolare, si trascinò (è la parola!) per 3000 m. con una palata fiacca e pesante, senza energia nè ombra di stile. Crediamo, e speriamo, che la causa principale di ciò non sia che qualche veglia carnevalesca un po' troppo prolungata.

Unico si presentò nella seconda corsa l'equipaggio dell'« Armida » (Scalero, Vuetaz, Formento e Dindo).

È lecito sperare che nella prossima prova si presentino più numerosi, e, per parte della « Cerea » almeno, meglio preparati i concorrenti.

Ci congratuliamo intanto colla società « Armida » che quest'anno pare voglia ripresentarsi con buona volontà alle prossime grandi gare, a conquistare quegli allori che la sorte avversa le negò l'anno passato.

Quanto alla « Cerea » finora, vuoi per la stagione poco propizia, vuoi per la sfiducia che disanima i vecchi vogatori, nulla ancora si è concluso. Escono giornalmente, dando esempio di costanza ed entusiasmo pel nostro sport, i fratelli Lange in double-scull alla ricerca di una forma ancora di là da venire. Non dubitiamo però che riescano a raggiungerla, qualora sappiano rendere più omogenea la loro palata e sopratutto più uniforme, regolare e cadenzato il movimento dei loro corpi, qualità che si ottengono soltanto col lungo e paziente lavoro.

Gli studenti di matematica, che già in qualche uscita davano bene a sperare, cessarono improvvisamente di lavorare, sfiduciati sopratutto per l'abbandono in cui erano lasciati; e non è veramente molto consolante il fatto, che in una società come la « Cerea » nessun vecchio vogatore si possa trovare che abbia volontà di trasfondere nelle nuove reclute l'antico entusiasmo per la voga.

Nelle altre Società Torinesi non si nota alcun movimento.

— (Bari). — A scopo di passeggiata uscì già qualche volta l'ottimo equipaggio *Trabaccolanti* e la yole che si presentò a Torino il passato agosto. Vogliamo sperare e ci auguriamo che *Trabaccolanti*, cedendo alle insistenze degli amici, non si sciolga, e riprenda quanto prima l'allenamento con regolari uscite.

— (Firenze). — La « Libertas » ha inaugurato l'anno nuovo coll'uscita dell'otto montato da vecchi e nuovi vogatori col sempre entusiasta Ceni a capo voga. Del resto nessun allenamento finora, almeno per quanto si sa; ma non c'è da stupirsi che quanto prima i Fiorentini ripiglino, *more solito*, il lavoro alla chetichella, e si presentino anche quest'anno ben preparati alle regate della prossima stagione, dando ottimo esempio che col lavoro si vince, non colle chiacchiere.

— (Livorno). — Se le previsioni non sono fallaci, pare che il Club del Remo stia per risorgere, e voglia prendere parte alle regate a quattro ed a otto di Nizza con alcuni suoi vecchi vogatori uniti ai giovani elementi della « Cappellini ». Speriamo che l'augurio si avveri, e che la vecchia e gloriosa società ritorni a conquistare gli antichi allori.

— (Milano). — Continua ad uscire ogni domenica l'*otto* della « Milano » col Gerli capo-voga, preparandosi fin d'ora con un regolare allenamento alle regate dell'annata.

Il Gerli coltiva sempre lo skiff, a cui s'è dedicato pure il Sacchini. Notasi qualche yole, quattro e veneta della « Milano » e dell'« Olona », senza però alcuna idea concreta sul da farsi.

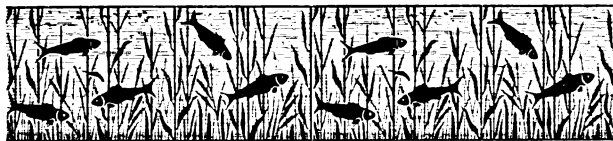
FRANCIA. — A Parigi i canottieri pare dormano della grossa, ed a stento si riesce a formare qualche *équipes* di « balladeurs » racimolando i vogatori fra le numerose società sparse lungo le rive della Senna.

— (Nizza). — Sono cominciati al « Club Nautique » gli allenamenti degli equipaggi che si presenteranno alle prossime regate, sotto la direzione del valente campione Prevel.

Ecco intanto il programma provvisorio della riunione internazionale che si terrà in questa città il 13 aprile, lunedì di Pasqua.

1. Yole di mare, 4 vogatori di punta e timoniere, *juniores*. 2200 m. 1 giro di boa. — Tre premi in oggetti d'arte e medaglie.
2. Yole a 2 vogatori di punta e timoniere, *seniores*. 1800 m. 1 giro di boa. — Premi idem.
3. Canoè, *juniores* e *seniores*. 1500 m. — Premi idem, con premio speciale al primo arrivato *junior*.
4. Yole a 2 vogatori di punta e timoniere, *juniores*. 1800 m. e giro di boa. — Premi idem.
5. Canoè double-scull senza timoniere. 1800 m. — Premi idem.
6. Yole a 4 vogatori di punta e timoniere, *seniores*. 2200 m. 1 giro di boa. — Premi idem.
7. Corsa studenti, yole a 4 vogatori e timoniere. 1500 m. 1 giro di boa. — Premi idem. Riservata agli equipaggi degli istituti scolastici affiliati alle società della F. S. N. M.
8. Yole a 8 vogatori di punta e timoniere, *seniores*. 2200 m. in linea retta. — Premi idem.

INGHILTERRA. — Il Comitato delle regate di Henley ha testè introdotto un nuovo articolo nel regolamento delle corse, in forza del quale: « qualsiasi equipaggio che sarà stato condotto od allenato da un vogatore professionista nelle quattro settimane precedenti le regate, verrà squalificato ».

Esse.

YACHTING

NOTIZIARIO

ITALIA. — (Genova) (S.). — Il 20 ebbe luogo l'adunanza della nuova Direzione generale del « R. Y.-C. I. » composta dal senatore Ginori marchese Carlo presidente, del cav. Garibaldi Coltelletti vice presidente, del sig. Ettore Bocciardo segretario e dei membri senatore conte Rossi Gerolamo, marchese Giannino Raggi, comm. I. V. Florio, Orlando comm. ingegnere Giuseppe, cav. U. Ubaldino Tonietti, Gallotti barone Tristano, Principe di Sirignano, marchese Imperiale di S. Angelo deputato al Parlamento. Della Direzione erano assenti soltanto il comm. I. V. Florio ed il Principe di Sirignano.

Da anni non si vedeva un'adunanza così numerosa, anzi quasi al completo; è questo un confortante segno di risveglio e di operosità sportiva, che è evidentemente una derivazione delle nostre ultime vittorie nelle regate francesi e specialmente

della conquista della Coppa di Francia e della sfida venutaci per la Coppa d'Italia. A questo risveglio hanno contribuito egregiamente il cav. Garibaldi Coltelletti ed il signor Ettore Bocciardo.

— Le regate di eliminazione per la scelta del nostro *defender* per la Coppa di Francia si faranno con ogni probabilità nelle acque di Sturla.

La Direzione del « R. Y.-C. I. » ha chiamato a far parte della giuria per le prove di eliminazione per la scelta del campione italiano per la coppa di Francia i sigg. marchese Carlo Ginori, presidente del « R. Y.-C. I » principe di Fondi, marchese Giannino Raggi, capitano Ernesto Cosci, barone Tristano Gallotti, marchese Stefanino Cattaneo Adorno, conte Lanza di Mazzarino; ed a giurati supplenti i signori: Ettore Bocciardo, cav. Paolo Emilio Vacha Strambio, marchese Fazio Dal Pozzo, avv. Giuseppe Brambilla.

— In questa seduta la Direzione del « R. Y.-C. I. » stabilì pure che l'annuale riunione delle *Neptunalia*, che tanto favore incontrò presso gli *sportsmen* italiani, abbia luogo nell'estate prossima a Livorno invece che a Portofino.

Dal cambio di località le *Neptunalia* non possono che avvantaggiarsi sotto tutti i riguardi, anche per comodità dei *yachtsmen*, i quali troveranno migliori *hôtels* e maggiori distrazioni che non a Portofino.

Non dubitiamo menomamente che la Sezione Toscana del « R. Y.-C. I. » porrà ogni cura per preparare degnamente le cose e mostrarsi degna della fiducia in lei rimessa.

FRANCIA. — A Nizza è morto, il 15 scorso dicembre, il sig. Luigi Garaccio ben noto a tutti i yachtsmen che frequentano quella bella città.

— (Marsiglia). — La « Société N. de Marseille » ha eletta la sua Direzione pel 1903 riconfermando a presidente il signor A. Grandval.

— (Bordeaux). — Il 5 tonn. *Titave*, che dovrà probabilmente rappresentare la Francia nelle regate per la Coppa d'Italia, è stato varato il 9 gennaio nel cantiere Bonnin a Lormont.

Esso è di tipo fin-keel collo scafo a sezione maestra ovoidale nella considerazione che esso abbia a correre con tempi leggeri.

È molto elegante e fino di linee con slanci non esagerati e ricorda molto *Suzette* e *Quand-Même*. Le sue dimensioni approssimative sono le seguenti:

Lunghezza totale	m.	14
Linea d'acqua	»	9
Pescaggio	»	2
Larghezza	»	2,40.

Avrà per skipper Paul Tossens, già *patron* del 5 tonnellate *Astarté II*.

È già partito per Marsiglia sopra un vapore.

— Sembra che parecchi yachts tedeschi prenderanno parte quest'anno alle Regate del Mediterraneo.

Fra questi è assicurato l'intervento della goletta *Vesta* del sig. Büxenstein e del yawl *Navahoe* appartenente al signor G. Waetjen e che in questo momento sta preparandosi nel cantiere Summers e Payne. Saranno poi parecchi i rappresentanti tedeschi nelle classi minori.

— Ad Antibes è stato fondato dal sig. Gossot, specialista per yachts automobili, un cantiere provveduto di tutto il necessario per la costruzione e riparazione dei yachts.

— (Cannes) (*J. A. M.*). — Presso l' « Union des Yachtsmen de Cannes » ferve il lavoro per preparare degnamente la prossima riunione di regate che promette di riuscire interessantissima, ed i yachtsmen si accingono ad armare i loro yachts.

— L'1 tonn. *Croisette* ex *Sequana*, l'avversario di *Dai-Dai III*, sarà presto armato per difendere la Coppa di Cannes, internazionale per gli 1 tonn. come quella del « Club Nautique » di Nizza, e la Coppa du Suquet.

Saranno pure armati *Monaco*, *Monte Carlo*, *Sidi Kaissa*, *Luisa* e *X* per difendere e lanciar sfide per le varie Coppe e premi della Riviera.

— Il tonn. 2,50 *Lérina* del conte H. de Pourtalés è già armato ed incominciò l'allenamento dell'equipaggio per le imminenti regate.

È da tutti lamentato che questa serie sia abbandonata dai yachtsmen italiani, tanto più perchè il yacht che maggiormente si avvicinò a *Lérina*, e che lo ha anche battuto, è un yacht di costruzione italiana, il *Sander*. La sua assenza sarà molto lamentata.

— Il 5 tonn. *Sagitta*, che corse con successo contro *Electa*, *Tamesis*, ecc., verrà forse a Cannes.

— *Union* è sempre disarmato accanto al 2 tonn. *Riou* ed al 5 tonn. *Fusion*.

Qualora le sue condizioni lo permettano sarà fosse riarmato, avendo molto sofferto nelle gare preparatorie per la Coppa di Francia dello scorso anno contro *Suzette*, cui vennero fatte molte varianti nell'attrezzatura.

— Ecco il movimento finora constatato nel nostro centro di yachting, e non dubitiamo punto che gli altri porti ci manderanno un forte contingente come Arcachon che c'invia: *Ephémère*, 1 tonn.; *Valentine*, 2,50 tonn.; *Titave* ed *X*, i due challengers della Coppa d'Italia; *Lusilla* e *Astarté II*, ecc.; ma si spera specialmente nel yachting italiano ed anche tedesco.

I yachtsmen italiani, che verranno alla nostra riunione, sono certi di ricevere la migliore accoglienza ed il corrispondente della *Rivista Nautica* si mette fin d'ora a loro disposizione.

— Il sig. J. A. Mounier, Membro del Comitato delle regate internazionali e vostro corrispondente, venne nominato agente della « Société des régates » di Monaco.

— (Montecarlo) (*C. C.*). — La « Société des régates » di Monaco indirà la propria riunione pel 22, 23 e 24 marzo. Pel prossimo numero v'informerò sui premi, ecc.

La « Société des régates » prenderà pure parte a tutte le riunioni della Riviera.

— A Villafranca si è formato un Comitato per la battaglia navale floreale.

Al prossimo numero ampia relazione di questa poetica festa.

INGHILTERRA. — La costruzione di *Shamrock III* fa continui progressi e molto probabilmente potrà essere varato verso la fine di marzo. È intenzione di Sir Th. Lipton di incominciare le corse di prove del nuovo yacht contro *Shamrock I* nei primi giorni di maggio,

NORVEGIA. — Cinque piloti norvegesi hanno testè compiuto un vero *tour de force* marittimo. Con un piccolo bastimento lungo 11 metri essi hanno fatto la traversata dalla Norvegia al Capo di Buona Speranza toccando Douvres, Madera, le Isole del Capo Verde e Bahia.

Marina Militare

NOTIZIARIO

ITALIA. — *Le prove della* Regina Margherita. — Al mattino dell'8 scorso gennaio a Spezia ebbero luogo le prove ufficiali sugli ormeggi dell'apparato motore di 19.000 cavalli della corazzata *Regina Margherita* costrutta dalla ditta Ansaldo di Genova.

La commissione era presieduta dal comandante Manfredi in sostituzione del comandante Faravelli. La macchine furono prontissime alla manovra, l'andamento regolarissimo e silenzioso. Si raggiunsero solo le 55 rivoluzioni per minuto primo, stantechè la nave era ormeggiata con cavi d'acciaio alla banchina e non si poteva, per timori di danni, oltrepassare detta velocità. Erano accese soltanto 20 caldaie. Pressione 200 libbre per pollice quadrato e un vuoto nei condensatori ottimo. Gli apparecchi ausiliari dell'apparato motore funzionarono benissimo.

E tutto dà a sperare che alle prove a tutta forza in mare i risultati siano soddisfacenti e superiori all'aspettativa. La prova venne fatta in due volte.

— *Concorso Letterario.* — La rivista *Lega Navale* offre un premio di L. 500 all'autore della migliore novella di argomento libero, ma nella quale vibri, alta e sentita la nota del mare; non è pertanto necessario che le novelle presentate abbiano carattere marinaresco e tanto meno che si addentrino nel tecnicismo. Lo spazio concesso è di circa 10 pagine della *Lega Navale.*

La novella premiata resterà di proprietà della rivista, le altre reputate degne di distinzione potranno essere pubblicate sia nella rivista che in opuscolo a parte.

In ogni lavoro gli autori dovranno apporre un motto ed un numero qualunque. Al manoscritto della novella dovrà dall' autore essere aggiunta una busta sigillata sulla quale siano ripetuti *esternamente* il motto ed il numero della novella ed *internamente* il nome, cognome e domicilio del concorrente.

I manoscritti si ricevono dal 15 febbraio al 15 marzo dalla Direzione della *Lega Navale*, via Cavour, 57, Roma. I concorrenti dovranno essere abbonati alla rivista.

La commissione che dovrà decidere sull' assegnazione del premio di L. 500 è composta dei sigg. Giorgio Molli, ex-redattore-capo della *Sera*, Cristoforo Manfredi, ex-redattore-capo dell'*Italia Mil. e Marina*, del pubblicista Vittorio Vecchi (*Jack la Bolina*), del prof. A. Bacchiani, redattore del *Giornale d'Italia* e del direttore della *Lega Navale*, G. Limo (*Argus*).

— *Consiglio superiore di Marina per l'anno 1903* — Ecco come è composto il Consiglio Superiore di Marina per l' anno in corso: Vice-ammiraglio conte Napoleone Canevaro, senatore, presidente; Vice-ammiraglio marchese Enrico Gualterio, vice-presidente; Ispettore generale del genio navale comm. Ernesto Martinez, Contr'ammiraglio barone Alfonso Di Brocchetti, colle funzioni di segretario, Ispettore macchinista comm. Giacomo Sanguineti, Direttore generale civile al Ministero della Marina comm. Pietro Guerci, membri; Segretario al Ministero della Marina cav. Francesco Chianca, addetto alla segreteria.

— *La promozione del colonnello comm. Dante Parenti.* — Venne firmato il decreto che promuove a ispettore nel corpo del commissariato il distinto colonnello Dante Parenti, attualmente capo della segreteria al Ministero della Marina.

La promozione meritatissima equiparerà come grado, il comm. Parenti ai contrammiragli.

Come è noto, il nuovo ispettore conta un brillante stato di servizio con due campagne di guerra e la medaglia d'argento di prima classe per i benemeriti nelle scienze navali.

In questo ramo il comm. Parenti ebbe campo di affermarsi con pubblicazioni apprezzatissime all'estero e che gli fruttarono notevoli ricompense, fra cui quelle ricevute dall'Austria e dalla Germania.

All' egregio comm. Parenti le nostre più sentite congratulazioni.

AUSTRIA-UNGHERIA. — Prossimamente andrà in armamento la nuova squadra d'inverno.

La squadra al comando del contr'ammiraglio de Kneissler si comporrà delle navi *Habsburg* come nave ammiraglia, delle corazzate *Wien* e *Budapest*, dell'incrociatore *Szigetvár*, del cacciatorpediniere *Magnet* e di 12 scialuppe torpediniere. Questa squadra, dopochè avrà manovrato per 3 mesi nelle acque dell'Adriatico, si recherà a visitare i porti del bacino orientale del Mediterraneo.

Questa visita della squadra ai porti della Grecia e della Turchia non è di inconcludente importanza politica e politico-commerciale.

L'ultima volta che una squadra austriaca visitò quelle acque fu nell'anno 1898.

CILE. — *Le corazzate* Constitucion *e* Libertad. — Il 13 gennaio vennero varate le due corazzate dello stesso tipo *Constitucion* nei cantieri Armstrong di Elswick e *Libertad* da Vickers a Barrow. Eccone le principali caratteristiche: lunghezza massima m. 144,80; fra le perpendicolari m. 132,90; larghezza m. 21,65; puntale m. 12,50; immersione m. 7,50; spostamento tonn. 11.800.

La protezione consisterà in una cintura corazzata d'acciaio Krupp di m. 2,44 di altezza, de' quali m. 1,37 sotto la linea d'acqua e 1,07 sopra di questa, e di 178 mm. di spessore al traverso delle parti vitali delle navi degradante fino a 76 mm. alle estremità. A poppavia delle macchine vi è un tramezzo trasversale corazzato a 76 mm.; superiormente, al centro, e per più della metà della lunghezza si trova un ridotto corazzato di acciaio di 178 mm., che sale sino al ponte superiore proteggendo in pari tempo le basi delle barbette, delle ciminiere e dei tubi elevatori delle munizioni. Questo ridotto è chiuso alle due estremità da due tramezzi trasversali corazzati di 152 mm. di spessore e sopra dal ponte superiore di 25 mm. Il ponte corazzato inferiore corre per tutta la lunghezza della nave ed ha 76 mm. di spessore nelle parti inclinate fuori del ridotto e 38 mm. soltanto nell'interno del ridotto. La torre di comando di prua è corazzata a 280 mm.

Due macchine a triplice espansione a quattro cilindri, alimentate da dodici caldaie Yarrow a grossi tubi alla pressione di 19,6 kg. per cmq., svilupperanno da 12.500 a 13.000 cav. di forza e 19 n. di velocità La dotazione di combustibile di 2000 tonn. assicurerà alle navi un raggio d'azione di 11.000 miglia alla velocità oraria di 10 n.

L'armamento comprenderà quattro cannoni da 254 mm. di 45 calibri appaiati in due barbette di 254 mm. nella fronte anteriore e 203 in quella posteriore e fuori del ridotto; quattordici da 190 di 50 calibri, dieci dei quali sul ponte principale nel ridotto separati trasversalmente da tramezzi d'acciaio di 25 mm., e quattro sul ponte superiore in casamatte di 170 mm. nella fronte anteriore e 76 nella posteriore; quattor-

dici da 76 mm.; due da 76 mm. da campagna; quattro da 57 mm.; quattro Maxim; quattro da 37 mm. nelle coffe e due tubi di lancio per tiri subacquei disposti sui fianchi.

DANIMARCA. — *Bilancio per l'esercizio 1902-1903.* — Il bilancio della marina per l'esercizio 1902-1903 ammonta a 6.875.612 corone (1 corona = L. 1,39) invece di 6.851.449 dell'esercizio precedente. La prima parte, che comprende le paghe e la manutenzione del materiale, ammonta a 5.259.977 corone, delle quali 2.205.358 per le costruzioni e le riparazioni.

FRANCIA. — Diamo la formazione delle varie squadre desunta dal progetto del bilancio 1903, facendo osservare ai nostri lettori che qualche variante sarà fatta in pratica alla composizione di queste forze navali, perchè vennero già scontati l'allestimento e l'entrata in servizio di nuove navi, mentre si deve anche tener conto degli imprevisti delle prove e relativi ritardi che ne possono derivare.

Squadra del Mediterraneo: 6 corazzate di squadra su due divisioni: *Saint-Louis, Jauréguibery, Bouvet* (da sostituirsi col *Suffren*), *Iéna, Gaulois, Charlemagne.*

6 incrociatori di varie classi: *Gueydon, Chanzy* (da sostituirsi col *Sully*), *Latouche-Tréville* (da sostituirsi col *Dupleix*), *Du Chayla, Galilée* e *Linois.*

6 cacciatorpediniere: *Espingole, Hallebarde, Pique, Epée, Pertuisane, Rapière.*

Squadra del Nord: 6 corazzate di squadra o guarda-coste su due divisioni: *Massèna, Dévastation* (da sostituirsi col *Bouvet*), *Henry IV, Valmy, Amiral-Tréhouart, Bouvines.*

3 incrociatori di grande velocità: *Jeanne-d'Arc, Marseillaise, Guichen.*

6 cacciatorpediniere: *Fauconneau, Yatagan, Escopette, Harpon, Flamberge, Carabine.*

Nel Mediterraneo la divisione di riserva comprenderà, in disponibilità armata, le tre corazzate: *Brennus, Carnot, Charles-Martel* ed il cacciatorpediniere *La-Hire.*

La divisione dell'Atlantico, agli ordini di un contr'ammiraglio, comprenderà: il *Tage* (da sostituirsi col *Desaix*), il *Troude* ed il *D'Estrées.*

La divisione del Pacifico, comandata da un capitano di vascello, si comporrà: del *Protet*, della *Meurthe*, della *Durance*, e della *Zelée.*

La divisione dell'Oceano Indiano, comandata da un capitano di vascello, comprenderà: l'*Infernet*, la *Nièvre*, ed il *Capricorne.*

La squadra dell'Estremo Oriente, comandata da due ammiragli, comprenderà le navi seguenti: *Montcalm, Kléber, Châteaurenault, Jurien-de-la-Gravière, Pascal, Bugeaud, Alouette, Bengali Surprise, Décidée, Comète, Argus, Vigilante, Olry.*

I Campioni d'Europa 1902 — *Diable-à-quatre* della « Société Nautique Soissonnaise » di Soissons (fot. Z. Chiesi, Parigi).

Nella Cocincina un capitano di vascello avrà sotto i suoi ordini una divisione di riserva: *Redoutable, Styx, Achéron*, in disponibilità armata; *Vauban, Aspic, Lion* e *Vipère* in riserva speciale

GERMANIA. — *Bacino galleggiante.* — Nei cantieri Havalot, di Kiel, si sta costruendo un gran bacino galleggiante di 16.000 tonn. destinato a Kiao-Tchaou. Potrà contenere i più grandi incrociatori attuali, e le navi tedesche non dovranno più ricorrere ai bacini di Nagasaki, Shanghai, Hong-Kong, ecc.

— *Aumento nel personale della flotta e dei cantieri.* — Venne formato un terzo gruppo nelle divisioni dei marinai ed un nuovo gruppo di operai negli arsenali, a cagione degli aumenti annuali del personale, più di 5000 uomini in tre anni di cui 2600 marinai e 2700 operai. Dopo l'anno in corso l'aumento continuerà, finchè si avranno 27.000 marinai e 21.000 operai.

Lo stesso avviene pel corpo degli ufficiali. I quadri attualmente comprendono 7 ammiragli, 8 vice-ammiragli, 15 con-

tr'ammiragli, 52 capitani di vascello, 24 capitani di fregata, 100 capitani di corvetta, 225 tenenti di vascello, 354 sottotenenti di vascello, 237 guardiemarina; inoltre 384 allievi imbarcati e 197 cadetti.

Il più anziano dei capitani di vascello conta 34 anni di servizio, ed il meno anziano 29; il più anziano dei capitani di corvetta ne conta 26, ed il meno anziano 20; il meno anziano dei tenenti di vascello conta 12 anni di servizio.

— *La « Lega Navale Tedesca »*. — Alla fine di dicembre 1902 la « Lega Navale Tedesca » annoverava 626.201 soci, dei quali 379.200 fondatori.

— *Bilancio dell'esercizio 1903*. — La parte ordinaria del bilancio della marina, pel 1903, ammonta a 93.396.730 marchi, con un aumento sull'esercizio precedente di 6.536.391 marchi dovuto all'aumento del personale nella misura di 1 vice-ammiraglio, 5 capitani di vascello, 11 capitani di fregata e di corvetta, 25 tenenti di vascello, 32 sottotenenti, 41 guardiemarina imbarcati, 32 guardiemarina, 30 cadetti, 12 medici, 24 ingegneri e 2033 marinai. La parte straordinaria del bilancio ammonta a 104.661.000 marchi per le navi, dei quali 74.375.000 per le costruzioni di scafi e macchine, 26.056.000 per le artiglierie e 4.230.000 per le torpedini; finalmente 18.700.000 marchi sono riservati agli arsenali e cantieri. Il totale generale ammonta a 216.757.370 marchi.

Le costruzioni nuove consistono in due corazzate, un incrociatore corazzato, due piccoli incrociatori protetti e una divisione di cacciatorpediniere che devono essere pronti pel 1905.

— *La corazzata* Braunschweig. — Il 20 dicembre scorso, nei cantieri « Germania » di Kiel, venne varata la corazzata *H*, alla quale venne dato il nome di *Braunschweig*. Appartiene ad un tipo *Wittelsbach* ingrandito per aumentarne la potenza offensiva e difensiva ed il raggio d'azione. Ecco le principali sue caratteristiche: lunghezza fra le perpendicolari m. 121,50; larghezza m. 22,20; immersione media m. 7,65; spostamento tonn. 13.200.

La protezione dello scafo consiste in una cintura corazzata di 228 mm. al centro decrescente a 100 mm. alle estremità e sulla quale s'innalza un ridotto centrale di 150 mm. estendentesi sui tre quinti della lunghezza, ed in un ponte corazzato, che corre da prua a poppa, di 75 mm. di spessore. La torre del comandante è corazzata a 250 mm. e 300 mm. nella parte anteriore.

Tre macchine verticali a triplice espansione, alimentate da caldaie cilindriche per un terzo della forza, e da caldaie a tubi d'acqua pei due terzi, svilupperanno 16.000 cav. di forza e 19,5 n. La dotazione normale di carbone di 700 tonn. potrà portarsi a 1650 con un supplemento di 200 tonn. di combustibile liquido.

Le artiglierie comprenderanno quattro cannoni da 280 mm. a tiro rapido, di un nuovo modello di 40 calibri e sparanti un colpo in un minuto e mezzo, situati in due torri d'acciaio, prodiera e poppiera, corazzate a 250 mm.; dodici da 170 mm., a tiro rapido in casamatte di 150 mm.; quattordici da 88 mm.; dodici da 37 mm.; otto mitragliere automatiche di 8,8 mm., e sei tubi di lancio.

INGHILTERRA. — *L'incrociatore corazzato* Suffolk. — Il 15 gennaio scorso, nell'arsenale di Portsmouth, venne varato l'incrociatore corazzato *Suffolk* che ha le seguenti principali caratteristiche; lunghezza m. 141; larghezza m. 20; immersione media m. 8; spostamento 9800 tonnellate. Lo scafo, di acciaio, è protetto da una corazza verticale di 101 mm. di spessore nel centro, di 76 mm. a proravia delle caldaie, lunga 102 m. e terminata alle torri da paratie trasversali di 76 e 51 mm. di spessore; la prua è difesa da 51 mm. di acciaio. La corazza scende a m. 1,50 sotto la linea d'acqua e s'innalza fino al ponte principale. Ha due ponti corazzati: quello inferiore, al limite inferiore della corazza, corre da prua a poppa ed ha 51 mm. a poppavia del tramezzo di poppa e 19 mm. a prua; il ponte superiore, situato al limite superiore della corazza, ha 32 mm. di spessore.

Due macchine verticali a triplice espansione, alimentate da 31 caldaie Belleville con economizzatori, svilupperanno a tiraggio forzato 22.000 cav. e 23 nodi di velocità. La dotazione normale di carbone sarà di 800 tonn., che potrà essere raddoppiata.

L'artiglieria comprenderà quattordici cannoni da 152 mm.; quattro dei quali su affusti doppii in due torri di 102 mm. di spessore e dieci in casamatte anch'esse di 102 mm.; sei sul ponte principale e quattro sul ponte superiore; dieci da 76 mm.; tre da 47 mm.; otto mitragliere e due tubi di lancio.

— *L'incrociatore corazzato* Kent. — L'incrociatore corazzato *Kent*, dello stesso tipo del *Suffolk*, incominciò le sue prove durante il mese di dicembre 1902. La prova di trenta ore ai quattro quinti della sua potenza, con 14,5 kg. di pressione per cmq. nelle caldaie, diede 4632 cav. di forza, 83 giri di elica al 1' e 14,6 n. di velocità con kg. 0,820 di consumo di carbone per cav.-ora. Il 14 e 15 dicembre eseguì le prove di 30 ore ai quattro quinti della sua potenza, con kg. 15,8, di pressione, che diedero 16.209 cav., 125 giri e 20,43 n., con kg. 0,830 di consumo. Finalmente la prova di otto ore a tiraggio forzato, con kg. 19,6 di pressione, diede 22.249 cav., 142 giri, n. 21,70 di velocità invece dei 23 stabiliti, con kg. 0,855 di consumo. Essendosi oltrepassata la forza prevista di 22.000 cavalli, si ritiene che l'insuccesso sia da attribuirsi alle eliche, che si stanno ora cambiando, dopo di che le prove saranno riprese. Qualora le nuove eliche facessero buona prova, tutte le unità di questo tipo: *Bedford*, *Berwick*, *Cornwall*, *Cumberland*, *Donegal*, *Essex*, *Lancaster*, *Monmouth* e *Suffolk*, subiranno il cambiamento delle eliche.

— *L'incrociatore* Andromeda. — L'incrociatore protetto *Andromeda*, di 11.100 tonn., 16.780 cav. e 20,5 n., dopo 3 anni di campagna e non essendo entrato in bacino da ben 18 mesi, eseguì interessantissime prove, nelle quali la velocità ottenuta alle prove ufficiali di collaudo venne superata di un nodo. L'*Andromeda* è munito di trenta caldaie Belleville.

NORVEGIA. — *Bilancio della marina pel 1903*. — Il bilancio della marina, per l'anno in corso, nella parte ordinaria ammonta a 4.415.000 corone (1 corona = L. 1,39); le paghe vi sono comprese per 1.600.000, le scuole per 390.000, gli armamenti per 545.000 e le costruzioni per 1.820.000, delle quali 600.000 per le costruzioni nuove, 141.700 per l'artiglieria e 67.000 per le torpedini.

STATI UNITI. — *Gl'incrociatori corazzati* Tennessee *e* Washington. — Venne indetto l'appalto per la costruzione degli incrociatori corazzati *Tennessee* e *Washington*, di 14.500 tonnellate, 23.000 cav. e 22 n. Qualora alle prove la velocità risultasse inferiore ai 22 n., ma superiore ai 21,5, saranno accettati con riduzione di prezzo; se la velocità risultasse inferiore ai n. 21,5 i due incrociatori potranno essere rifiutati. La costruzione di questi incrociatori deve essere ultimata in tre anni e mezzo.

— Il Ministro della marina, nel suo rapporto annuale, con-

stata che la costruzione delle navi non è così avanzata come si poteva sperare; le corazzate sono in ritardo da 10 a 29 mesi, gli incrociatori corazzati da 4 a 13, gli incrociatori protetti da 6 a 18, i monitori da 16 a 19. Questi ritardi devonsi attribuire agli scioperi, alla mancata consegna dei materiali ed anche all'inesperienza dei costruttori, i quali non hanno ancora gli operai sufficientemente allenati.

Il ministro considera suo stretto dovere di raccomandare il continuo aumento del numero delle navi senza alcuna interruzione; quest'anno devonsi mettere in cantiere almeno due corazzate, qualche altra unità da discutersi ed una nave-ospedale. Se è urgente di aumentare il materiale, l'aumento dei quadri degli ufficiali è ancora più necessario; i quadri comprendono 1023 ufficiali, mentre ne dovrebbero avere 1600; inoltre fra quattro anni ne occorreranno altri 623 per le nuove navi e 160 per riempire i vuoti, ossia 1360 nuovi ufficiali dal grado di guardiamarina a quello di capitano di corvetta.

Gli equipaggi comprendono 25.258 uomini invece dei 28.000 necessari.

D'altronde il Presidente, nel suo messaggio, patrocinò eloquentemente la causa della marina e la necessità di aumentare sia il materiale, sia il personale.

SVEZIA. — *Bilancio della marina pel 1903.* — Il bilancio della marina ammonta a 7.819.083 corone (1 corona = L. 1,39), delle quali 6.710.400 per la flotta nella parte straordinaria con 3.163.960 corone di meno sul bilancio precedente, ed a 11.865.917 corone nella parte ordinaria con un aumento di 1.403.935 corone. Gli aumenti sono destinati al personale ed agli armamenti. Le costruzioni nuove consistono in una corazzata di 4060 tonn., 1200 cav. e 21,5 nodi, armata di otto cannoni da 150 mm. e quattordici da 57 mm, con due tubi di lancio; tre torpediniere di 1ª classe, due di 2ª classe ed un sottomarino.

Marina Mercantile

NOTIZIARIO

ITALIA. — *Per la Navigazione interna.* — Continuando a battere il chiodo arriveremo a far buco? È una domanda che rivolgiamo a noi stessi, e che ci facciamo lecito rivolgere al pubblico nella speranza che il buco non si abbia a fare nell'acqua, ma nella dura cervice delle classi dirigenti e degli uomini d'affari che dovranno o tosto o tardi, e meglio tosto che tardi, pensare alla soluzione del problema della Navigazione interna in Italia.

Intanto possiamo con compiacenza registrare in questa cronaca che negli ultimi mesi dell'anno passato la questione fu posta, trattata e risoluta con voto favorevole in tre autorevoli riunioni.

I rappresentanti delle Camere di commercio d'Italia, in una riunione tenutasi a Roma, votarono con simpatia l'ordine del giorno che vi proponeva il rappresentante di Torino, onorevole Teofilo Rossi, che suonava desiderio fosse al Paese arrecato il beneficio della navigazione interna, potente fattore di vantaggi economici nello scambio dei prodotti e nello sviluppo dei trasporti ferroviari e marittimi.

Al 4° Congresso nazionale delle Società economiche tenutosi in Torino il 16 ottobre ultimo, il generale Bigotti, l'apostolo fervente della navigazione fluviale, l'erede legittimo dell'idea lanciata dal generale Mattei, dopo di aver ricordate le storiche benemerenze dei nostri idraulici italiani di quattro secoli addietro, ed i grandi progressi nella navigazione interna ottenuti dalle altre nazioni che ne avevano seguite le traccie, mentre disgraziatamente in Italia sono state obliate; dopo di aver dimostrato che la navigazione interna non deve considerarsi come rivale concorrente, ma come ausiliaria della funzione delle ferrovie, propose l'ordine del giorno seguente: « Il Congresso, riconoscendo che la navigazione interna, per il sollievo che è in grado di arrecare alle ferrovie, può essere di grande giovamento all'industria ed alla agricoltura, fa voti per il suo sviluppo anche in Italia nell'interesse economico del Paese ».

Ed il Congresso votò annuendo all'unanimità.

Al Congresso degli agricoltori italiani tenutosi in Piacenza nella terza decade di settembre scorso, l'ingegnere Moschini, uno dei primi, che abbia praticamente predicato coll'esempio ed attivato una quasi regolare navigazione a vapore di alcuni tratti del Po, leggeva una sua relazione sul grande ed interessante argomento.

In essa l'ing. Moschini premette considerazioni di ordine generale sulle funzioni economiche delle vie d'acqua che sono come la continuazione entro terra dell'efficacia della navigazione marittima, e cita le importantissime città industriali e commerciali poste lungo il Reno germanico, lontane dalla foce quanto può esserlo Pavia dall'Adriatico, le quali hanno un traffico per via acquea di oltre cinque milioni di tonnellate di merci ogni anno.

Nota la interessante coincidenza che si rileva nello studio della storia della Navigazione interna, essere cioè lo sviluppo di essa in rapporto costante collo sviluppo economico del Paese rivelandosi come un fattore indispensabile di prosperità generale.

Se parve per momento, allorquando la strada ferrata venne a distendere le proprie file su tutta la terra, che la barca avesse fatto il suo tempo e fosse da relegarsi fra le memorie storiche dei musei, nei paesi dove colla applicazione dei rimorchi a vapore nei fiumi e colla saggia organizzazione dei canali minori la navigazione interna dimostrò che era in grado di vincere la prova la vinse anche quando le linee ferroviarie concorrenti tentarono la lotta ribassando le tariffe sotto il costo — e vinse perchè la modesta barca penetra dappertutto ove trova la sua via aperta, può a minor costo trasportare merci di poco valore, ed anche perchè le strade ferrate hanno un limite di saturazione oltre il quale non possono andare. Quindi invece di concorrente la Navigazione interna divenne la ausiliare delle ferrovie.

Così comprese esserne la funzione un benemerito uomo di stato francese, il Freycinet, che propugnò la spesa di più centinaia di milioni di lire per il miglioramento e l'ampliamento della rete di canali, che la Francia si è ora procurato impiegandovi circa 1.200.000.000 lire!

La Germania, l'Austria, la Russia imitando l'esempio fecero altrettanto. L'America del Nord ha il vantaggio di immense linee fluviali di navigazione.

L'Italia potrebbe e dovrebbe pure indirizzare la sua attività su questa via, se non vuole vedersi sopraffatta nella concorrenza mondiale dalla prevalenza procacciatasi dalle altre nazioni. Essa pure possiede vie naturali interne atte alla navigazione; principalissima quella fornita dal corso del Po.

Il relatore accenna alla esistenza in Italia di quasi 3000 chilometri di rete fluviale in gran parte inutilizzati, i quali con una spesa ben più modesta di quella che venne affrontata con successo dalle altre nazioni potrebbero essere resi fruttiferi.

Non è quindi un voto platonico che egli invita ad approvare, è un voto che sta per avere delle proposte concrete per la sua pratica applicazione, e l'Italia ricorderà con gratitudine coloro che gettano uno sprazzo di luce sopra un problema economico di tanta importanza, da lunghi anni posto in oblio, ed invocando l'affermazione che *aratro e prora furono e saranno sempre la fortuna d'Italia*, propose l'ordine del giorno seguente:

« Gli agricoltori italiani riuniti a congresso in Piacenza, considerando che il trasporto delle merci di grande volume o molto peso, come granaglie, vini, foraggi, concimi chimici, carboni, materiali da costruzione, ecc., se effettuato per le vie di acqua offre notevole economia di fronte a tutti gli altri mezzi di trasporto, economia di spesa che contribuisce indubbiamente al progressivo sviluppo dell'industria agraria: *fanno voti:* 1° perchè il Governo, le Provincie, i Comuni, i Consorzi, Comizi agrari e le Camere di commercio — seguendo l'esempio offerto dai Paesi più progrediti dell'estero — vogliano rivolgere la loro attenzione e le loro cure alla navigazione interna;

« 2° perchè la rete di navigazione interna esistente venga sollecitamente riordinata, migliorata dove occorra, e per quanto possibile completata ed aumentata;

« 3° perchè quindi innanzi alla esecuzione delle opere nuove destinate alla irrigazione, al bonificamento delle paludi, alla produzione di energia elettrica o ad altri scopi industriali, venga tenuta presente la navigazione interna sia per migliorarne le condizioni, sia per accrescere con nuovi canali lo sviluppo della rete ».

La relazione dell'ing. Moschini spesso interrotta da approvazioni, fu molto applaudita in fine e l'ordine del giorno votato con plauso dagli agricoltori congressisti.

La *Rivista Nautica*, che fu la prima a sollevare l'importanza della Navigazione interna abbandonata in Italia, si compiace di questo movimento che per opera di egregie persone si va facendo nel nostro paese sulla importante questione. Non dubita menomamente che fra poco qualche cosa il Governo sarà pur costretto a fare. Sappiamo che anche la « Lega Navale Italiana » intende occuparsene essa pure direttamente, perchè ci risulta che col nuovo riordinamento della Direzione della Sede centrale, al quale sta provvedendo il benemerito presidente conte Falicon in occasione del trasferimento della Sede centrale da Spezia a Roma, fra le Commissioni che sta formando per affidare ad ognuna lo studio di importanti questioni vi è pur quella per la Navigazione interna ed ha chiamato a presiederla l'egregio generale Bigotti, vice-presidente della Sezione di Torino. Questa Commissione non fallirà al suo mandato; auguriamoci che anche cui spetta non falli al suo dovere per l'incremento industriale ed economico dell'Italia nostra.

— *Il postale* Sirio *della Navigazione Generale Italiana.* — Il piroscafo postale *Sirio* della N. G. I. partì mercoledì, 16 gennaio scorso, alle ore 15 per Barcellona, San Vincenzo, Montevideo e Buenos-Aires, al comando del distinto cav. Giuseppe Parodi, in completo carico di passeggieri e merce.

Da cinque mesi il *Sirio* era in riparazione per importanti modifiche apportate sia allo scafo sia alla macchina.

Il 4 si ultimarono le prove di velocità alle quali fu sottoposto dalla Commissione per la classifica e pel Registro Italiano.

Il *Sirio* navigò fra i due traguardi di Capo Ferro e Portofino, per otto ore. Fece le manovre di arresto, avanti e indietro colla macchina; le manovre di sbarco delle lancie e l'esperimento del circolo massimo e minimo del timone. I risultati d'ogni manovra furono soddisfacentissimi. La velocità massima raggiunta dallo scafo a tiraggio naturale fu di miglia 17,20 all'ora. La Commissione dimostrò la massima soddisfazione, lodando tutte le modifiche e riparazioni eseguite, e l'egregio cav. Parodi, comandante e il suo provetto stato maggiore.

— *Il varo dell'*Angel-Marina *a Savona.* — Domenica, 4 gennaio scorso, fu varato nel cantiere del signor Ermanno Calamaro il brigantino goletta *Angel-Marina* dell'armatore Filippo Abbo di Arma di Taggia.

Gran folla assisteva alla sempre gradita cerimonia. Il brigantino fu benedetto da P. Alberto, parroco della chiesa di S. Pietro; quindi la gentile madrina signorina Gemma ruppe contro la prua la tradizionale bottiglia di champagne, tra grandi applausi.

Verso le 10 la bella nave, libera da ogni intoppo, scese in mare dirigendosi poi verso il porto.

L'*Angel-Marina* è un brigantino-goletta della lunghezza di m. 31, per 7,90 di larghezza e 4 d'altezza, della portata di 250 tonnellate. Armatore Abbo, costruttore Calamaro, capitano Revello. Appartiene al compartimento di Porto Maurizio.

A bordo, fece gli onori l'egregio avvocato Nicolò Pessano. Furono offerti agli invitati dolci e rinfreschi.

Fra gli invitati si notavano, oltre l'armatore signor Abbo, la signora Abbo, Calamaro, Pessano e signora, ed altri.

L'*Angel-Marina* giunse in porto alle ore 11 circa, e alle 13, nella rinomata trattoria del signor Arado, ebbe luogo un banchetto offerto dall'armatore signor Abbo.

— *Il movimento dei carboni nel porto di Genova durante il 1902.* — Da un'interessante statistica, compilata per iniziativa della ditta Bauer, risulta che il movimento dei carboni nel porto di Genova fu in totale di 2.424.047 tonnellate, mentre nel 1901 era stato di tonn. 2.220.912. Quindi nell'ultimo anno si è avuto un aumento di tonnellate 203.135, assai sensibile, come si vede, specialmente se si vuol tener conto delle difficili condizioni d'ormeggio, di scali e di lavoro del porto.

I piroscafi carichi di carbone che approdarono furono 790: i velieri 54.

Anche a Savona si ebbe un aumento di 14.907 tonnellate sull'anno precedente; il movimento totale vi fu di 721.070 tonnellate.

AUSTRIA-UNGHERIA. — *Il nuovo piroscafo lloydiano* Salzburg. — La mattina del 17 settembre scorso, nel cantiere S. Marco, fu varato il 340° piroscafo costrutto dallo Stabilimento tecnico triestino, e precisamente il *Salzburg* del Lloyd, il quale, in unione al *Dalmazia* ed al *Gorizia*, in costruzione nell'Arsenale Lloydiano, formerà una flottiglia di tre unità, di eguale tonnellaggio, tipo e costruzione.

Lunedì, 15 dicembre 1902, vale a dire 88 giorni dopo il varo, il *Salzburg* uscì al largo nel golfo, dove, per parecchie ore, fece evoluzioni in tutti i sensi e provò tutti i congegni meccanici, che risultarono perfetti. Visitando il piroscafo si ha l'impressione che lo Stabilimento tecnico triestino si fosse prefisso di far uscire dai suoi cantieri un vero piroscafo modello, e che vi sia perfettamente riuscito.

Il *Salzburg*, tipo *spardeck*, come tutti i piroscafi moderni, è costrutto in acciaio Martin-Siemens; è lungo m. 98,75, largo m. 13,03 e m. 7,77 al puntale; ha una portata in pieno carico di 4000 tonnellate. Dalle linee svelte ed eleganti, armato a due alberi a palo in ferro, ha un castello a prua, un ponte ed un cassero a poppa, la cui coperta si estende e si congiunge a quella del ponte, in modo da offrire la maggiore comodità ai passeggeri. Lo scafo è diviso da sei paratie in cinque compartimenti stagni dei quali quello centrale è riservato alle macchine ausiliarie ed all'apparato motore; gli altri quattro, della capacità complessiva di 49.377 mc., sono riservati al carico.

Il suo doppio fondo a sistema cellulare, che si estende fra le due paratie estreme per quasi tutta la lunghezza del piroscafo, è diviso da piane stagne, i cui compartimenti hanno la capacità di 526 tonnellate di zavorra d' acqua, 70 delle quali saranno d'acqua dolce per l'alimentazione delle caldaie.

La capacità dei suoi carbonili, situati attorno allo spazio delle caldaie, è di 370 tonnellate. L'apparato motore, costruito nello Stabilimento tecnico triestino, è del tipo più moderno e perfetto, a triplice espansione; sviluppa una forza di 2500 cavalli, e imprime al battello, a pieno carico, una velocità costante di 12,50 miglia all' ora. Una potente dinamo, uscita dall' Officina elettrica Galatti, fornisce a profusione di luce tutte le parti del piroscafo, compresi i fanali di straglio e quelli di posizione.

La costruzione del *Salzburg* è stata oggetto di speciali cure e studi da parte degli ingegneri del Cantiere S. Marco, essendosi voluto provvedere i passeggeri, gli ufficiali e l'equipaggio delle maggiori comodità possibili. Negli spazi riservati al carico furono eliminati quasi del tutto gli « stanti », che inceppano i lavori di stivaggio e di scarico; anzi, nel *Salzburg*, questi lavori sono molto facilitati dalla grande ampiezza dei boccaporti.

Il vapore per la macchina motrice è fornito da due caldaie cilindriche con sei forni a tiraggio forzato, che lavorano con una pressione di 200 libbre inglesi, pari a 14 atmosfere.

Una specialità che si osserva su questo piroscafo è una solidissima tuga in legno sull'estremo limite del cassero di poppa, tuga speciale per la timoneria, sia a vapore, sia a mano, per il caso che l'apparato del timone sul ponte di comando si guastasse. Tanto la struttura della tuga, quanto i congegni meccanici per la manovra del timone, sono stati forniti dalla ditta inventrice fratelli Brown di Edimburgo. Questi apparati di timoneria sono fatti funzionare dal ponte di comando stesso, per mezzo di un congegno meccanico inventato dagli stessi e chiamato « Telemotore ». Vi sono sette imbarcazioni, delle quali quattro *lifeboats* d' acciaio, situate sul ponte ed appoggiate su appositi sostegni automatici, e sostenute da grue girevoli e facilmente manovrabili.

Il *Salzburg* ha 44 posti di prima classe in cabine da due e da tre letti, comode, spaziose ed arredate con vero buon gusto. Per mezzo di un ampio ed artistico scalone a due rampe si accede alla grande sala da pranzo che ha cinque tavole con 45 posti a sedere. Questo magnifico salone è tutto in legno di rovere, artisticamente lavorato, ha 11 finestre quadre con ricchi ed artistici vetri istoriati in istile antico. Dal soffitto, pure in legno scolpito, pendono sette originali lampadari a luce elettrica, i quali, con le tappezzerie e le altre ornamentazioni artistiche, completano l'eleganza del bellissimo salone.

Attiguo a questo, il salotto da fumo, talmente elegante da rassomigliare piuttosto al *boudoir* di una signora.

A poppa, in cabine da tre e da quattro letti, alloggeranno 17 passeggeri di seconda classe, ove il lusso è minore; ma non minori sono il *comfort* e l' eleganza. Il salotto da pranzo e quello da fumo sono anche qui due ambienti comodissimi ed artistici.

Tanto gli alloggi dei passeggeri quanto quelli degli ufficiali e dell'equipaggio sono, d' inverno, riscaldati a vapore. Inoltre così per i passeggeri come per l'equipaggio vi sono cabine da bagni con acqua di mare calda e fredda.

Sotto il castello di prua sono gli alloggi per l' equipaggio di coperta, e colà v' è un riparto speciale con lavandini e doccia ad acqua calda e fredda per i fuochisti.

Sul ponte un'elegante e spaziosa tuga, fornita delle massime comodità, è riservata al comandante, oltre alla cabina di navigazione e a quella per la timoneria.

Superfluo il dire che il *Salzburg*, oltre alle solite macchine ausiliarie, è pure fornito di pompe da sentina, da incendio, a circolazione per bagni e latrine, nonchè di una cella frigorifera per la conservazione delle carni.

Martedì, 23 dicembre, il *Salzburg*, con a bordo gl'ingegneri navali e meccanici del Cantiere S. Marco ed i rappresentanti del Lloyd, fu sottoposto ad una prova di velocità e di resistenza, sul tragitto misurato da Punta Sottile a Capo Promotore, che continuò per circa 48 ore consecutive, durante le quali il battello navigò sempre con una velocità media di 13 miglia e mezzo.

L' esito di questa prova fu splendido in tutti i particolari nautici, tecnici e meccanici, in modo da soddisfare largamente le esigenze della società armatrice, essendosi raggiunta, per di più, una velocità maggiore di un miglio all'ora di quella stabilita nel contratto.

Alla prova, durante la quale il piroscafo era comandato dal cap. Danelutti, parteciparono, oltre ai rappresentanti della direzione del Lloyd e dell'Arsenale, l'ing. Vecchi, che, per conto del Lloyd aveva soprassieduto alla costruzione, gli ingegneri rappresentanti del « Veritas » a.-u. e quelli del Lloyd's Register inglese.

FRANCIA. — « *Ateliers et Chantiers de la Loire* ». — Il rapporto degli « Ateliers et Chantiers de la Loire » annuncia che gli utili dell'ultimo esercizio ammontarono a fr. 4.458.475 dei quali un milione sarà distribuito agli azionisti in un dividendo del 10 % ed il resto portato in riserva. Gli utili dell' ultimo esercizio furono di 400.000 fr. superiori a quelli del 1900. Furono realizzati grazie alla costruzione di una serie di grandi velieri dello stesso tipo. Il rapporto prevede però che l'attività del cantiere diminuirà dopo l'applicazione della nuova legge sulla marina mercantile, la quale è favorevole alla navigazione a vapore.

— *Il porto di Lorient.* — Il Consiglio Municipale di Lorient votò un progetto per creare, a 2 chilometri a destra della rada, nella località chiamata la Perrière, un nuovo porto di commercio in acque profonde.

Questa decisione venne presa in seguito alla disgrazia capi-

tata nel bacino galleggiante attuale, dove le banchine scivolarono improvvisamente ed affondarono.

Il nuovo progetto prevede una spesa di 650.000 fr. ed una parte sarà sopportata dallo Stato e dal Dipartimento.

Il porto di commercio attuale rimarrà adibito al servizio di piccolo cabotaggio, della pesca a vela ed a vapore, mentre nel nuovo porto, costrutto secondo le attuali esigenze della grande navigazione, potranno entrare le navi di gran tonnellaggio e di qualunque immersione, che ora devono eseguire le operazioni di scarico e carico in cima alla gettata.

— *Vari.* — Sul finire del 1902 nei « Chantiers de Provence » a Port de Bouc venne varato il *cargo-boat Provincia* di 4900 tonnellate di portata, di proprietà della Compagnia « C. Fabre » di Marsiglia.

Il 15 dicembre scorso venne varato a Saint-Nazaire il *cargo-boat Breiz-Huel* (Bretagna-Alta) di 6500 tonnellate di stazza, costrutto dai « Chantiers de la Loire » per la « Fédération Maritime de Bretagne ». Il varo riuscì egregiamente ed il *Breiz-Huel* venne rimorchiato nel bacino di Penhoët pel suo completo allestimento.

Sarà destinato ai viaggi di lungo corso.

— *Incendio a bordo del piroscafo* La Touraine. — Nel pomeriggio del 20 gennaio scorso un incendio scoppiò sul transatlantico *La Touraine* all'ancora nel porto di Havre. Si ignora come e dove il fuoco si sia dichiarato, ma l'incendio prese subito grandi proporzioni. Vennero subito messe in opera le pompe del piroscafo e quelle di riserva della Compagnia, e nello stesso tempo giunsero rinforzi da varie parti. Il fuoco si attaccava specialmente ai locali dei passeggieri le cui opere in legno lo alimentavano grandemente. Finalmente verso le 16,30 l'incendio era localizzato. I danni sono gravi. Dovranno essere rifatte le installazioni di lusso, mentre anche le opere morte furono molto danneggiate.

INGHILTERRA. — Fin da quando il governo inglese accordò una sovvenzione alla « Cunard Line », ed a varie riprese in seguito, si accesero polemiche agro-dolci fra le associazioni di armatori di vapori senza regolari servizi, conosciute comunemente in Inghilterra col nome di *tramps* ed alcune compagnie di navigazione che hanno linee regolari.

È naturale che gli armatori non abbiano visto, senza gelosia, gli sforzi fatti dalle Compagnie per ottenere sussidi dallo Stato, e che abbiano altamente lasciato intendere che se il Governo entrava nella via dei sussidi, questi dovevano essere accordati indistintamente a tutti gli armatori, perchè tutti sopporteranno gli stessi carichi. Le Compagnie rispondevano che i piroscafi che dovevano adibire ai servizi in cambio dei sussidi compivano condizioni speciali di velocità e di impiego in caso di guerra.

Un giornale inglese, nel corso della discussione, diede le proporzioni che vi sono in Inghilterra fra il numero di vapori delle linee regolari (*liners*) e quello dei vapori senza servizi fissi (*tramps*); dalle quali si scorge che su di un totale di 15.000 vapori 2000 soli sono adibiti a linee regolari, mentre 13.000 caricano a caso secondo lo offerte dei noli.

— *Yarmouth in festa.* — La campagna della pesca delle aringhe, terminata per le feste di Natale, fu eccezionalmente fortunata e 44.000 *lasts* (un *last* comprende 13.200 aringhe) furono presi e sbarcati in quel porto dalla numerosa flotta di *cobles* e *steam-drifters.*

In cifra tonda si può calcolare che furono catturati 580 milioni di aringhe, ed il prezzo medio di un *last* essendo stato di 10 sterline, gli armatori e pescatori realizzarono la somma di 440.000 sterline pari a 11 milioni di lire.

Alcune barche a vapore nella campagna ebbero un profitto da 1000 a 1500 sterline, ma il *record* spetta al *Laverock* che ebbe 2300 sterline ossia 57.500 franchi di profitto.

La parte dei pescatori varia da 100 a 300 sterline, in conseguenza di che i matrimoni furono numerosissimi, e secondo un'usanza che rimonta a tempi immemorabili, le nozze fortunate ebbero luogo il giorno di Natale. I suonatori di tromba si collocano sulla torre della vecchia chiesa e tutta la popolazione assiste alla cerimonia.

Il successo di questa campagna dà buone speranze agli armatori per quella del 1903 e vennero già ordinati 8 *steam-drifters* ad un cantiere della Tyne che acquistò una specialità nella costruzione di questo tipo di barche.

— *Varo del piroscafo « Arabic ».* — Il 18 dicembre scorso dai cantieri « Harland and Wolf » di Belfast venne varato il piroscafo *Arabic* costrutto per la « White Star Line » di Liverpool. Le sue principali caratteristiche sono: lunghezza m. 183; larghezza m. 19; puntale m. 8; spostamento 15.865 circa.

Questo piroscafo sarà adattato pel trasporto di passeggeri di prima, seconda e terza classe. Le cabine avranno dimensioni e decorazione identiche a quelle del *Cedric*, ed un grande spazio sarà pure riservato pel trasporto delle merci.

I due propulsori saranno messi in moto da una macchina a quadruplice espansione equilibrata per diminuire in forti proporzioni le vibrazioni prodotte dalla corsa dei cilindri.

STATI UNITI. — *Il porto di New-Orleans.* — Il porto di New-Orleans, dacchè è diretto dal Municipio, che ne controlla il funzionamento dal maggio 1901, è in sensibile progresso. I diritti furono diminuiti di circa due terzi pei piroscafi ed in misura anche maggiore pei velieri.

Le merci che soggiornano sulle banchine non pagano più alcuna tassa, e molti altri miglioramenti di dettaglio furono operati. I risultati di questa intelligente iniziativa non tardarono a farsi sentire, e New-Orleans accupa attualmente il terzo posto fra i porti degli Stati Uniti per esportazione di prodotti alimentari, invece del quinto. La bandiera inglese raggiunge più della metà del complessivo tonnellaggio dei bastimenti che frequentano New-Orleans.

— La Delegazione della Camera di commercio di Londra e sir Albert Roleit, membro del Parlamento, che visitarono la Camera di commercio di New York, furono ricevuti molto cordialmente e poterono convincersi dell'immenso sviluppo preso dall'industria e dal commercio negli Stati Uniti. Al loro ritorno pare abbiano annunciato che i cantieri navali americani abbiano dei contratti per la costruzione di una sessantina di vapori mercantili del massimo tonnellaggio, e che il cavamento fino a 12 metri del canale fra Saudy Hook e New York verrà presto incominciato.

BIBLIOGRAFIA

Cap. di fregata G. RONCA e prof. A. BASSANI — *Balistica esterna.* — Livorno, Raffaello Giusti.

Cap. di fregata G. RONCA — *Manuale di Balistica esterna.* — Id. id.

Comandante G. RONCA, capitano di fregata — *Manuale del Tiro.* — Id. id.

Dott. G. PESCI, professore di matematica nella R. Accademia Navale e Comandante G. RONCA, capitano di fregata — *Abbachi per il Tiro.* — Id. id.

Se per giudicare del valore di un Istituto di austeri studi è plausibile criterio l'interrogare il dinamometro che segna il merito delle opere composte dal Corpo insegnante, e se questo criterio si applichi all'Accademia Navale, vi è luogo davvero a rallegrarsi. In un recente numero unico pubblicato per cura della *Lega Navale* di Venezia in onore dei marinari italiani caduti per la patria e per la civiltà, Camillo Manfroni, insigne storico, ha ricordato i giovani suoi discepoli onde l'armata d'Italia, memore, ha scolpito i nomi nel bronzo e nel marmo. Qui è il caso di rammentare tra i vivi chi nel felice alternamento di servizio esecutivo a bordo e di alto insegnamento a scuola, prepara in due modi diversi, ma inanellati, lo sviluppo di quelle forze vive della marina, che luminosamente si manifestano ad ogni occasione propizia, procurando alla Nazione la prova che il danaro ch'essa spende per il suo braccio navale è giustificato.

Da una serie di lezioni impartite dal Ronca, la riproduzione litografica delle quali fu apprezzata al suo giusto valore da quella bella serena mente e da quel gran cuore che fu il viceammiraglio Paolo Cottrau, lezioni che il Morin seguì con la attenta competenza ch'egli ha delle quistioni d'artiglieria, e cui tennero dietro i due contrammiragli Marchese e Bettòlo, ancor essi provetti studiosi di artiglieria navale, sono sgorgati i tre libri e l'album che la Casa Raffaello Giusti ha stampato, ultimi giunti ad entrar nel novero delle opere che essa mette fuori e che trattano argomenti marittimi.

Così noi, italianamente, senza rumore, abbiamo nel Giusti il nostro editore di scritti navali come per la Francia fu Arthus Bertrand.

L'analisi di codesti volumi del Ronca e dei suoi collaboratori non può trovar luogo in questa *Rivista*, ed in ogni modo chiederebbe la penna di uno specialista; e tale non sono. Ahimè! l'artiglieria dei miei tempi s'era fermata a Orazio Nelson, o giù di lì. La balistica esterna, creata dal Cardano nel XVI secolo, primo studiatore della traiettoria (se non erro) e poi da Nicola Tartaglia, era emigrata all'estero; ne ritornò poi per opera del Conte di Saint Robert e del Siacci, patrimonio teorico di pochi. Il Ronca ed i suoi due collaboratori Bassani e Pesci, ambedue suoi confratelli d'insegnamento all'Accademia Navale, hanno integrato l'opera del Didion, del Vallier, dello Zaboudsky, del Braccialini, dell'Otto e del D'Ocagne e di altri artiglieri scienziati.

Il *Manuale del Tiro*, che chiude la serie, è uno studio completo, una esposizione circostanziata di tutto ciò che riguarda il tiro delle artiglierie di bordo, di muro e di campo, nonchè delle armi portatili.

Come dice al riguardo la *Revue d'Artillerie* dell'agosto del 1902 « Cet ouvrage est un cours très complet de la Science du tir ». Infatti più per servizio dei capi delle milizie navali e territoriali che per i comandanti di riparti di cannonieria, il *Manuale* insegna a preparare gli ordini e le istruzioni per l'impiego dell'artiglieria nei varii casi, sostituendo alla parte empirica il sistema metodico; crea insomma una tattica della bocca da fuoco, la quale non era ancora nel numero delle cose esistenti.

Ufficiale di marina, il comandante Ronca si è indugiato sul tiro di bordo più che sugli altri, e ciò è naturale, anche perchè sin qui era quello nel quale più ostinatamente l'empirismo aveva avuto predominio. Nell'ultimo capitolo del *Manuale del Tiro*, egli espone e propone il *Metodo di tiro sotto un'unica direzione*, cioè l'insieme delle regole che, assicurando la disciplina del fuoco, agevolino e coordino, nel caso di combattimento, la equa ripartizione del lavoro tra le persone più adatte a compierlo, *permettendo così di utilizzare le capacità teoriche e tecniche degli ufficiali e l'abilità dei puntatori.*

Non v'ha dubbio che la maestria dei puntatori è un valore; ma nulla di più falso che il credere la tattica moderna del cannone si limiti all'indicare ai puntatori il nemico e dir loro: « adesso tirategli addosso! » Non siam più nel periodo velico in cui limitatissime velocità, e movimenti angolari che non erano mai oltremodo solleciti, e brevissima distanza tra i contendenti, lasciavano ai capi-pezzo un largo spirito d'iniziativa. Il famoso detto di Collingwood ai suoi marinari a Trafalgar « the first broadside is half the battle » non rispecchia il caso di oggi, nè tampoco quello che si presenterà domani. Infatti nella marina il problema della tattica nuova del cannone, ora che esso è situato non solamente lungo il fianco, ma eziandio sulle estremità della nave e che ogni qualità di bocca da fuoco è predisposta per un' azione predeterminata, s'impone. A questo riguardo dirò anzi che nel resoconto stringato di una conferenza del luogotenente-comandante A. P. Niblack della marina americana, leggevo ultimamente che la tattica moderna del cannone coinvolge il conseguimento dei seguenti sette scopi: 1° avvicinare il nemico dentro gittata efficace; 2° prendere posizione vantaggiosa per mascherare parte del suo fuoco sviluppando liberamente il massimo del proprio; 3° serbar qualunque superiorità ottenuta; oppur, in caso la si perda, manovrare per riprenderla; 4° evitare lo sciupio di munizioni; 5° sottrarsi ad una situazione svantaggiosa o tale in cui l'avversario minacci compromettervi; 6° concentrar il fuoco su alcune unità nemiche per sminuire la sua efficacia collettiva; 7° sopratutto lanciare un getto di fuoco celere e schiacciante, spegnendo così l'iniziativa dell'avversario ed aumentando il proprio potere di offesa in proporzione geometrica della distruzione del suo.

Orbene, è evidente che il raggiungere codesti sette scopi, che significa fabbricare la vittoria per mezzo del tiro, non si può se non alla condizione di adoperare il metodo di unica direzione e che la maestria dei singoli capi-pezzo non basta; essa discende alla categoria di coefficiente, non è più un esponente come al tempo di Nelson.

Hanno favorevolmente scritto dell'opere del comandante Ronca: la *Rivista Marittima*, la *Revue d'Artillerie*, la *Revista Militar* (Portoghese), la *Revue du Cercle Militaire*, i *Proceedings of the Royal Artillery Institution*, i *Mittheilingen us Gegenst. d. Artillerie und Genie-Wesens*; ne parleranno *Le Yacht* di Parigi e l'*Army and Navy Gazette* di Londra.

JACK LA BOLINA.

Direzione Generale delle Gabelle. — Il movimento della navigazione nel 1901. — Calzone e Villa, Roma, 1902.

La direzione generale delle gabelle, presso il Ministero delle Finanze, ha pubblicato, coi tipi dello stabilimento Calzone e Villa di Roma, uno splendido volume di 1192 pagine, sul movimento della navigazione dei porti italiani.

Questo importante lavoro statistico, corredato da numerose tavole grafiche e da carte geografiche dimostrative, comprende il movimento dei porti per le operazioni di commercio, distinto per bandiere, per linee di navigazione e per cabotaggio, quello per la pesca e tutte le notizie che si possono richiedere su questo argomento.

È un volume che fa onore all'Italia presso le nazioni estere e che giustifica quindi la spesa abbastanza rilevante che sarà costata la sua pubblicazione.

Direzione Centrale del R. R.-C. I.

Sunto delle Deliberazioni

Seduta del 21 dicembre 1902.

a) Previa lettura della lettera della Sezione Veneta, nella quale questa fa domanda ufficiale al R. R.-C. I. di organizzare nel 1903 i Campionati Italiani ed i Campionati d'Europa, avuta comunicazione delle pratiche fatte a questo scopo dal direttore Rolando con detta Sezione, affinchè questa importante riunione abbia quel risultato pratico e soddisfacente che essa merita, previa lettura delle lettere della Sezione Veneta e della « Fédération Belge des Sociétés d'Aviron » circa la data dei suddetti Campionati, la Direzione fissò i giorni 14 e 15 agosto pei Campionati italiani, ed il 16 agosto pei Campionati d'Europa.

b) Avuta comunicazione dal presidente della Sezione Eridanea, cav. Marchetti, che un generoso amatore del nostro sport, il signor Carlo Roggero, offerse alla Sezione Eridanea una Coppa colle relative medaglie da destinarsi, quella come *Challenge* e queste in premio per una gara in outrigger a 8 vogatori *juniores* della riunione di Torino, la Direzione prende atto del munifico dono e manda a porgere all'esimio donatore i vivi ringraziamenti della Sede Centrale.

c) Prese altre deliberazioni in merito a questioni d'ordine interno.

Per il Segretario Generale
Conte Carlo VIALARDI di VERRONE.

Comunicazioni delle Società.

Sezione Eridanea del R. R.-C. I.

Direzione per l'anno 1903: Marchetti avv. cav. Roberto, presidente; Luserna Rorengo di Rorà conte Emanuele, Gazelli Brucco di Ceresole e Palermo conte Paolo, vice-presidenti; Parvopassu avv. Giacomo, segretario; Isacco prof. Onorato, Patriarca Alfredo, vice-segretari; Clerici Enrico, economo; Bottione Ferdinando, vice-economo; Vinea Giovanni, cassiere; Pagliano Fiorenzo, Rolando cav. Tommaso, Vercellone Giovanni Battista, consiglieri; i Presidenti o Rappresentanti delle S. C., consiglieri di diritto: Assandria avv. M. Augusto, Boffa geom. Ettore, Garrone Edoardo, revisori dei conti; Aliberti avv. cav. Paolo, Bon ing. Giuseppe, Deregibus cav. Federico, Chiapetti Placido, Gazelli Brucco conte Paolo, Pasquali avv. cav. Ernesto, Parvopassu avv. Giacomo, Rolando cav. Tommaso, Straneo avv. Enrico, Vialardi di Verrone conte Carlo, delegati presso la Sede Centrale.

Sezione Verbano del R. R.-C. I.

Direzione per l'anno 1903: S. A. R. il Principe Tommaso di Savoia Duca di Genova, presidente onorario; Brunetta d'Usseaux conte cavaliere Eugenio, vice-presidente onorario; Melzi d'Eril - Villa contessa Giulia, patronessa d'onore; Orsetti conte Alessandro, presidente; Peretti avv. cav. Cesare, Mangili cav. Cesare, vice-presidenti; Peghini Giacomo, segretario cassiere; De Lorenzi dott. cav. G. B., De Marchi barone Antonio, Vercellone comm. Benedetto, Menozzi cav. Luigi, Biffi Ferdinando, Gritti avv. Fausto, Pirinoli avv. Cesare, Schelling Giovanni, consiglieri; Ferraguti ing. Max, Omarini cav. Giuseppe, Treves comm. Giuseppe, revisori dei conti; Orsetti conte Alessandro, Mangili cav. Cesare, Peretti avv. cav. Cesare, delegati presso la Sede Centrale. Sede della Sezione: Torino, via Ospedale, 19.

Società Canottieri « Ticino », Pavia. — Direzione per l'anno 1903: Bisio avv. Oreste, presidente; Beretta Gaetano, vice-presidente; Manzi Camillo, segretario; Altani rag. Ettore, cassiere; Ravizza rag. Giulio, contabile; Kollardi ing. Augusto, ispettore del materiale; Branzoni Edgardo, ispettore di canottaggio; La Corte Amedeo, Masera Pompeo, consiglieri.

R. Società Canottieri « Savoia », Napoli. — Direzione per l'anno 1903: Pasca barone Francesco, presidente; Anatra Edoardo, vice-presidente; Cavaliere Giuseppe, segretario; Borriello Biagio, cassiere; De Monte avv. Luigi, direttore di canottaggio; Cappa ing. Giuseppe, vice-direttore di canottaggio; Frasca Carlo, direttore del materiale; Anatra prof. Emilio, direttore della sezione vela; Mariottino avv. Paolo, Semmola avv. Gustavo, D'Ambrosio Guglielmo, Prota Andrea, D'Angelo Giordano Francesco, Huraut cav. uff. Giulio, Di Marzo Francesco, consiglieri.

« Royal Sport Nautique », Bruxelles. — Direzione per l'anno 1903: S. M. Leopoldo II Re del Belgio, Patrono; S. A. R. il Principe Alberto del Belgio, Charles Buls, ex-borgomastro di Bruxelles, Emile De Mot, borgomastro di Bruxelles, presidenti onorari; J. Puttaert, presidente; R. Van Swieten, vice-presidente; P. de Sahuguet, segretario; A. Sortet, vice-segretario; P. Quillet, tesoriere; E. Donies, vice-tesoriere; G. Boisson, direttore del materiale. Direzione d'allenamento: T. Spies, direttore; E. Janssens, M. Van Den Berghe, aggiunti. Direzione delle feste: L. Goossens, direttore; A. C. De Burbure de Wesembeek, E. Van Outryven, aggiunti. P. de Sahuguet, delegato alla F. B. S. A.; E. Donies, delegato supplente; P. de Sahuguet, E. Donies, E. Van Outryven, delegati al Comitato delle regate internazionali di Bruxelles.

Con vivo rammarico abbiamo appreso la morte avvenuta giorni sono a Beaulieu del figlio del comm. Ignazio Florio. Questo nuovo lutto, che a distanza di pochi mesi colpisce una famiglia così benemerita e così profondamente amata, è condiviso da tutti.

A nome anche dei *yachtsmen*, dei quali il comm. Florio è uno tra i più attivi e degno rappresentante, le nostre più sincere e sentite condoglianze.

LUIGI CAPUCCIO, *Direttore*.

G. B. Sardi, Gerente responsabile.

Torino — Tip. Roux e Viarengo.

ANNO XII — 1903 Marzo NUMERO 3

RIVISTA NAUTICA

La nuova Legge d'avanzamento

Sua Eccellenza il Ministro per la marina presentava, nella seduta parlamentare del 17 novembre 1902, un disegno di legge per l'avanzamento nei corpi della marina, a parziale modifica delle precedenti leggi del 6 marzo 1898 e 29 gennaio 1885.

Perchè S. E. invece di presentare un disegno di legge completo, *ex novo*, che stabilisca tutte le norme d'avanzamento, si è limitato a proporre delle modificazioni a due leggi preesistenti?

Perchè questo rappezzamento che stabilisce un addentellato di legge in legge, che può soltanto soddisfare gli azzeccagarbugli di tutti i dicasteri?

Il Ministro dirà forse in Parlamento le ragioni di questa provvisoria rabberciatura alle fondamenta legislative dell'Armata, che richiederebbero restaurazione *ab imis*, e gli sia data lode della buona intenzione colla quale soddisfa un poco tarduccio, ma meglio tardi che mai, alle esortazioni che da oltre due anni gli furono rivolte in Parlamento e dalla stampa, onde si trovasse un provvedimento ad una situazione che diveniva immorale.

L'ammiraglio Accinni, facendosi interprete della opinione del corpo di marina, sollecitava in Senato, nella tornata 29 dicembre 1900, provvedimenti legislativi di *epurazione* onde potere, rischiarando i quadri dagli ingombri, « conservare all'armata « ufficiali che affidano, per le loro eccelse qualità, di riuscire « ottimi futuri capi della marina », e che invece per la tardività del provvedimento furono in gran parte già sagrificati per effetto della legge sui limiti di età.

Una non dissimile sollecitazione fu rivolta al Ministro dall'on. Arlotta, relatore del bilancio per la marina, durante la discussione parlamentare, e non sono certo mancati gl'incoraggiamenti dei principali uomini politici e scrittori navali.

In una serie di articoli pubblicati nella *Perseveranza* e nella *Gazzetta del Popolo* fino dal 1900 ho dimostrato l'urgente bisogno dei seguenti provvedimenti:

« 1° Ritoccare la legge della posizione ausiliaria in modo « da renderne più elastica l'applicazione;

« 2° Riformare la legge d'avanzamento, onde essa possa « riuscire un benefico correttivo alla legge della posizione « ausiliaria ».

Pare che il momento opportuno, preannunziato da S. E. in Parlamento, per ritoccare la legge dei limiti di età non sia ancora giunto, ma è sperabile che non giunga *toujours trop tard* poichè già si manifestano le buone intenzioni colle modifiche proposte alla legge d'avanzamento.

Si avranno quindi tre leggi, inspirate a principii diversi, se non opposti, e regolanti tutte una delle più vitali funzioni dell'armata.

Poichè le rabberciature sono necessità dei tempi, per la crescente convulsività dell'*attimo fuggente*, siano rese grazie agli Dei maggiori per l'appuntellamento del tempio di Nettuno, che minacciava di sgretolarsi per erosioni come il campanile di San Marco.

Ma quale e quanta sarà la solidità del rabberciamento, e quali ne saranno gli effetti?

Il *tacon* non potrebbe essere peggiore del *buso?*

Come giudicare del valore pratico di un sistema che si appoggia di qua e di là sopra punti isolati, sconnessi e forse avariati?

Se è difficile giudicare criticamente di un'opera o di un sistema integrale, completo ed armonico in tutte le sue parti, riesce assai più difficile ed ingrato giudicare delle opere di indole composita.

Quali sono infatti i criteri fondamentali espressi nella relazione del ministro?

Criteri fondamentali ed essenziali alla salute organica e morale dei Corpi della marina non se ne trovano nel disegno di legge, chè anzi l'essenzialità della legge, insita nei criteri del merito e della scelta, è rimessa — a termine dell'art. 4 — ad un decreto reale, di là da venire, col quale si stabiliranno « le modalità relative all'accertamento dei titoli validi per con« seguire la promozione a scelta ».

I criteri dell' anzianità e della età sono antichi come il mondo, e basta l'anagrafe e l'annuario per determinarli, ma la loro importanza relativa e quella della scelta sono l'essenza vitale della legge d'avanzamento, e sono questi criteri che importa con sapienza e coscienza stabilire.

La legge, colla disposizione dell'articolo sopraccennato, sottrae al Parlamento la parte essenziale, vitale della questione, quella cioè di giudicare dei criteri direttivi della scelta e riduce la funzione del Parlamento a discutere dei rapporti aritmetici, dei dividendi, dei divisori e loro quozienti, scrupolosamente specificati e sterilizzati dalla legge, esistenti fra l'anzianità ed il merito.

A che serve specificare, purificare i rapporti aritmetici e geometrici se rimane, come rimarrà, inquinata l'essenza della legge?

Perchè non chiamare il Parlamento ad esercitare l'alta funzione che gli spetta e nella quale giace la sua missione, quella cioè di stabilire non già dei criteri di proporzionalità, ma dei criteri di moralità e di vitalità di tutta la gerarchia navale?

Forse che il Parlamento non è capace di giudicare i mezzi coi quali può essere meglio guarantita la selezione del merito, quando è appunto dalla inefficienza od imperfezione di questi mezzi di selezione che derivarono i danni e gli scandali delle precedenti gestioni, cui si vorrebbe colla attuale legge rimediare?

E quale speranza di purificazione è possibile se non si rimedia al male risanando le radici?

La relazione del Ministro afferma, in più luoghi, cose verissime come queste:

« L'esperienza fatta della legge del 6 marzo 1898, relativa « all'avanzamento nei Corpi militari della Regia marina, ha « reso manifesta la convenienza di portare ad essa alcune cor- « rezioni.

« Dalla esagerazione in un senso, stabilita dalla legge 4 di- « cembre 1858, si è caduti nell'esagerazione opposta, quando « con la legge 1898 venne completamente soppressa ogni ap- « plicazione in via normale del criterio della scelta all'avan- « zamento ai gradi inferiori a capitano di vascello ».

Il Ministro ha quindi bene compreso che le imperfezioni delle due leggi stavano nei due elementi, anzianità e scelta, vitali della gerarchia; ma egli suppose che questa imperfezione fosse insita nella proporzionalità reciproca dei due elementi, anzichè nella loro vera essenza constitutiva.

Che vale correggere i rapporti se uno dei due elementi rimane sempre infetto, per vizio d'origine?

Non è meglio in questo caso sopprimere l'elemento più infetto, cioè la scelta, come si fece colla legge 1898, anzichè rimaneggiare i rapporti geometrici?

Forse che gli scandali derivati dalla legge 1858 dipendevano dalla proporzionalità troppo favorevole al merito?

I danni e l'immoralità di quella legge derivarono dai criteri e dai metodi coi quali venne regolata la selezione del merito, e perciò la riforma da operarsi è quella dei mezzi e dei criteri di selezione senza di che poco o punto giova il rimaneggiamento delle frazioni decimali.

Ma la questione che a prima vista sembra semplice e piana, tanto che S. E. ha creduto superfluo sottometterla al giudizio del Parlamento e la confinava in qualche articolo del regolamento da elaborarsi in *Sancta Sanctorum*, è di quelle che non si risolvono colla sola tavola pitagorica, ma richieggono una spiritualità assai diversa da quella che posseggono le Egerie di Sant'Agostino.

Tutte le leggi che regolano l'avanzamento dei Corpi militari, tanto nazionali che esteri, sono più o meno imperfette nella essenza spirituale dei criteri di selezione, e gli scandali non sono certo una specialità navale italiana, poichè, se l'Italia piange, la Francia certamente non ride.

Il disegno di legge non provvedendo, come dovrebbe e potrebbe, a purificare i criteri di selezione ed i mezzi dai quali questa praticamente dipende, non sono permesse illusioni sulla sua miracolosità terapeutica.

I danni della legge attualmente in vigore e gli scandali di quella precedente potranno forse trovare una posizione di equilibrio, un accordo armonico nella virtuosità dei rapporti fra l'anzianità ed il merito, ed in qualche provvedimento d'eliminazione dai quadri degli elementi avariati, onde è forse opportuno, dopo di avere giudicato della essenza della legge, prendere in analisi le disposizioni tassative per vedere se veramente questa legge, così invocata, possa riuscire piuttosto un bene che un male.

A lume di naso, in virtù del proverbio *in medio stat virtus*, si dovrebbe presagire più bene che male, poichè questa legge si propone l'attenuazione dei mali derivanti da due leggi precedenti, ricercando nel rimaneggiamento delle quote quel beneficio salutare che può solo venire dalla spiritualità dei criteri di selezione; ma poichè non è da dubitarsi delle buone intenzioni del Ministro, per quanto queste possano essere contaminate da egeriche influenze, così giova vedere se la sapienza dei secoli troverà la sua nuova conferma nei risultati attendibili dalla legge che prendiamo in esame.

⁂

L'articolo 1° stabilisce soltanto che la presente legge sarebbe una modificazione di quella precedente del 6 marzo 1898, e perciò non entra nel merito della questione.

L'articolo 2° stabilisce la proporzionalità fra la scelta e l'anzianità per le promozioni ai gradi di capitani di corvetta e di fregata.

La legge del 1858 stabiliva che queste promozioni dovessero avere luogo a scelta per i capitani di corvetta, e metà a scelta e metà ad anzianità per i tenenti di vascello nella promozione al grado superiore.

La legge del 1898 stabiliva invece che queste promozioni avessero luogo esclusivamente ad anzianità.

Il presente disegno di legge stabilisce che le promozioni al grado di capitano di fregata abbiano luogo due terzi per anzianità ed un terzo a scelta per lo Stato Maggiore, gli ingegneri, i medici, il Commissariato, rimanendo ad esclusiva scelta pei macchinisti; e che le promozioni a capitano di corvetta ed equivalenti abbiano luogo tre quarti per anzianità ed un quarto a scelta.

Si vede quindi che il disegno di legge fa alla scelta una parte maggiore di quella accordata dalla legge 1898, ed una parte minore di quella sancita dalla legge 1858.

Se i criteri e i mezzi di selezione rimanessero, moralmente e materialmente, quelli che regolarono le promozioni dal 1885 al 1898, non è da dubitarsi che i miracoli e gli scandali rimarrebbero presso a poco gli stessi, poichè i limiti più ristretti non basterebbero nè ad eliminarli nè ad attenuarli.

Si ricade quindi su per giù nella legge del 1858, ma si salvano le apparenze, ciò che soddisfa alla morale dei tempi.

Dalla proporzionalità fra la scelta e l'anzianità risulta che questa viene presa in entità solo per le promozioni ai due gradi di capitano di corvetta e di fregata, mentre per tutti gli altri gradi non funziona che la scelta, e che l'importanza della anzianità va diminuendo col salire di grado.

Questi due criteri derivano indubbiamente dal concetto che si ha del valore dell'anzianità rispetto al merito nei diversi gradi, ma poichè nella relazione tali criteri non sono espressi, così l'essenza dell'articolo rimane avvolta nella nebulosità, e si può dubitare anche che non si abbia un esatto concetto della funzione dell'anzianità nella vitalità dell'organismo navale.

Non è qui possibile discutere una questione così complessa come quella dell'anzianità che si collega alla salute morale ed organica della marina. Ma pel concetto sintetico che forse risulterebbe da tale discussione parrebbe che l'art. 2° potrebbe con vantaggio tramutarsi nel seguente, tenendo conto della influenza dell'articolo 3° nella limitazione della scelta.

« La promozione a tutti i gradi di ufficiale superiore avrà « luogo metà a scelta e metà ad anzianità ».

Per tale disposizione la promozione a capitano di vascello non sarebbe solo a scelta ma pure ad anzianità, e sarebbe indubbiamente benefica alla solidità morale del Corpo, ed alla preservazione in servizio di ottimi elementi.

La scelta esclusiva potrebbe anche essere seriamente discussa per le promozioni a contrammiraglio; ma quando venisse circoscritta alla prima metà dei capitani di vascello, e si riferisse ad ufficiali che ebbero tutte le loro promozioni a scelta si avrebbe una seria garanzia di un buon risultato della legge.

La promozione a contrammiraglio e non quella a capitano di vascello è la più importante sotto tutti i rapporti, e perciò

questa promozione deve essere bensì favorita colla scelta, ma dovrebbe avere, salvo casi eccezionali, come garanzia la scelta nelle promozioni precedenti.

La questione si fa ardua quando si tratta di giudicare del valore, del merito e dell'anzianità nella promozione a vice-ammiraglio, che è ora il grado più elevato della gerarchia navale.

In questo caso l'anzianità non ha più per obbiettivo principale il rispetto o la tutela dei diritti e del valore reale o supposto di ciascun individuo, ma ha invece per obbiettivo la serenità degli elementi da cui dipende tutta la salute materiale e morale della marina.

La promozione a scelta porta indubbiamente tra gli ufficiali, cui può essere applicata, una perturbazione, uno squilibrio, una gelosia, più che una emulazione, che riescono sempre funeste alla serenità della loro influente funzione.

Non pochi ufficiali che comprendono tutta l'importanza morale della suprema gerarchia militare sono risolutamente avversi a qualsiasi causa che ne perturbi la morale serenità, e vi apporti quella disgregazione così miseranda che è causa non ultima, se pure non prima, della disgregazione generale di qualunque organismo militare.

Le ragioni che si potrebbero addurre a sostegno di questa opinione, e quelle che potrebbero avvalorare la tesi opposta della promozione a scelta anche per i contrammiragli, trascinerebbero ad una digressione incompatibile colle esigenze di quest'articolo, e perciò ci limitiamo a fare voti perchè il Parlamento discuta a fondo l'importante questione, limitandoci ad esporre queste sommarie e sintetiche considerazioni:

1° La funzione morale della somma gerarchia militare è di gran lunga la più importante, ed è la sola che le spetti quasi interamente, fra tutte quelle che sono di sua competenza.

2° Ogni perturbazione della serenità olimpica della somma gerarchia si ripercuote intensamente in tutto l'organismo militare.

3° L'influenza politica, sempre dannosa, agisce più intensamente in alto che in basso, e tende a trasformare in politicanti i capi della gerarchia militare, creando quel fermento di intrigo che corrompe qualunque più sano organismo militare.

4° La selezione praticata, puramente, nei gradi inferiori e concessa solo a quei capitani di vascello che già avessero avuto promozione a scelta nei gradi precedenti, parrebbe una garanzia sufficiente delle attitudini intellettuali e morali all'esercizio dei supremi comandi.

5° È assai dubbio che, in tempo di pace, i comandi di contrammiraglio, come si esercitano oggidì, salvo rare eccezioni, permettano di giudicare millimetricamente del valore relativo, dal quale dipende la scelta.

6° La scelta, per gli effetti di demoralizzazione, che quasi sempre produce, è immensamente più dannosa in alto che in basso e perciò deve essere, in tempo di pace, guarantita da una specie di plebiscito di tutto il Corpo della marina, ciò che solo eccezionalissimamente potrebbe accadere.

7° La facoltà concessa al Ministro dall'art. 6° della legge parrebbe un mezzo più che efficace per eliminare, eccezionalmente, chi si fosse reso inadeguato, moralmente o fisicamente al suo còmpito; e l'art. 7° offre un mezzo di eliminazione più che sufficiente in tempi normali a compensare, coi massimi riguardi dovuti alla dignità ammiraglia, la mancanza della scelta.

Per queste principali e molte altre ragioni che si potrebbero addurre, parrebbe preferibile escludere la scelta per le promozioni a viceammiragli, e considerare gli art. 6° e 7° della legge come mezzi più che sufficienti a guarantire la selezione degli elementi migliori pei supremi comandi.

Qualche considerazione, non certo superflua, potrebbesi fare al metodo di selezione applicato, per esami, ai gradi inferiori; ma poichè la legge non accenna a questi processi selettivi, così ci limitiamo ad esortare il Ministro a prenderli in considerazione, per quanto possa parere opportuno attenersi al *de minimis non curat praetor*, quando si è in tante altre faccende affaccendati.

L'art. 3° della legge è un provvedimento a garanzia del migliore funzionamento dell'art. 2°. Esso stabilisce che la scelta sia soltanto applicabile agli ufficiali compresi nel primo terzo del ruolo dei capitani di corvetta, e nel primo quarto di quello dei tenenti di vascello.

Questa disposizione, analoga a quella della legge d'avanzamento per l'esercito, funziona da schermo ai facili entusiasmi ed alla febbrilità dei procaccianti ed è perciò provvedimento lodevole.

L'art. 4° sancisce che le modalità relative all'accertamento dei titoli validi per conseguire la promozione a scelta saranno determinate mediante norme da approvarsi con Regio Decreto.

Sarebbe stato assai meglio, come già fu detto, che fossero precisati dalla legge i criteri e le norme di selezione, che ne sono l'essenza spirituale, ma poichè ciò non fu fatto, come si poteva in pochi capoversi dell'articolo, così non potendo discutere gli intendimenti del Ministro ci limiteremo ad alcune considerazioni sul dispositivo che riguarda la promozione al grado di capitano di corvetta. Per questa promozione, dice l'art. 4°, si potrà introdurre il metodo basato su di un esperimento teorico-pratico, da stabilirsi secondo l'indole dei Corpi a cui gli ufficiali appartengono e la natura del servizio cui sono addetti.

In massima generale gli esami sono il mezzo più pratico e più morale di selezione, e noi crediamo che essi debbano applicarsi sempre che si tratti di giudicare della intellettualità come funzione principale della scelta.

Nel caso pratico le opinioni degli ufficiali di vascello sono abbastanza discordi.

Questa divergenza di criteri, escludendo quella della infingardaggine, deriva specialmente dal diverso modo di intendere la gradualità del processo di selezione, i cui termini successivi sono l'*intellettualità*, l'*attitudine al comando*, il *carattere*.

Nei primi gradi della gerarchia non si può certo selezionare nè l'attitudine al comando nè il carattere, quindi l'intellettualità e lo zelo nell'adempimento nei propri doveri sono i soli elementi di selezione, e fra questi due il primo è di gran lunga il più importante.

Nei gradi inferiori quindi gli esami, quando siano seriamente e convenientemente dati, sono il miglior mezzo di selezione; ma per la promozione al grado di capitano di corvetta può essere dubbioso se più sia apprezzabile l'intellettualità, in parte già selezionata, o l'attitudine al comando.

È da ritenersi che, data la crescente importanza della tecnica e della cultura militare, gli esami per la promozione a capitani di corvetta possano essere opportuni. Ma come giudicare della attitudine al comando?

In quali condizioni di omogeneo servizio si troveranno i tenenti di vascello ammessi al concorso?

E quale garanzia di selezione è possibile col sistema che si basa sui rapporti?

La questione come si vede è complessa, ma potrebbe essere risolta con sufficiente moralità da un esperimento semestrale di comando effettivo, dopo il quale si potrebbe, in base ad esami uniformi, teorici e pratici, procedere ad una classifica dei concorrenti.

Le difficoltà non parrebbero eccessive, quando si costituisse una divisione di torpediniere, aggregata all'Ispettorato, i cui comandi spettassero ai tenenti di vascello da classificare.

Si otterrebbero così tre vantaggi non piccoli, cioè:

1° Trarre una utilità dall'istituito *canonicato* delle torpediniere, che avrebbe la direzione tecnica e nautica del semestrale esperimento.

2° Mettere tutti i concorrenti in condizioni omogenee, fornendo loro l'opportunità di studii strategici, tattici e di pratico comando.

3° Poter giudicare, con una stessa Commissione, tanto della intellettualità quanto dell'attitudine al comando dei concorrenti.

Questo progetto oltre soddisfare le esigenze della selezione, tutela nel modo migliore la dignità del grado coll'esercizio di un effettivo comando, e perciò potrebbe forse meritare la considerazione del Ministro.

L'articolo 5° della legge stabilisce che il limite di età per tutti i gradi degli ufficiali del Corpo Reali Equipaggi è fissato a cinquantotto anni.

È assai lodevole la disposizione che estende al Corpo R. Equipaggi la legge della posizione ausiliaria; ma questo provvedimento, se pure benefico, è assai piccola cosa in paragone di quanto si richiede per riordinare e rialzare moralmente il Corpo dei sott'ufficiali, che da gran tempo attende il compimento delle sempre mancate promesse.

L'art. 6° concede al Regio governo la facoltà di provvedere di autorità al collocamento in posizione ausiliaria degli ufficiali che si trovano nelle condizioni considerate dall'art. 7° della legge ausiliaria, quand'anche non abbiano raggiunto i limiti di età stabiliti per il loro grado.

Questa concessione, che era fatta all'arbitrio ministeriale — quantunque il Consiglio di Stato a Sezioni riunite giudicasse oppostamente — è ora temperata dalla condizione che la proposta del Ministro sia approvata dal Consiglio dei ministri, se si tratta di viceammiragli; dalla Commissione superiore per l'avanzamento se si tratta di contrammiragli, capitani di vascello e di fregata; dal Consiglio superiore di marina, se si tratta di ufficiali di qualunque altro grado.

L'arbitrio del ministro può certo riuscire funesto, ed i temperamenti proposti se sono lodevoli, come attestazione di coscienziosità, nel fatto pratico riescono di scarsissima efficienza.

Il controllo dell'arbitrio ministeriale, quando non viene esercitato direttamente, come avviene in Germania, dal Capo dello Stato, è sempre inefficiente, specie colla interpretazione invalsa dei poteri costituzionali; ma per quanto platonico questo controllo giova sempre a salvare le apparenze ed a frenare, colla minaccia di scandali, gli eccessi arbitrari.

Nella sostanzialità l'articolo non può venire oppugnato, e la sua efficacia dipende dal grado di integrità morale dei Consessi chiamati a controllare l'arbitrio del Ministro.

L'art. 7° del presente disegno di legge non apporta modifiche radicali all'art. 7° della legge sulla posizione ausiliaria, ma prescrive alcune norme per la esatta interpretazione del comma (*b*) che accordava facoltà di chiedere la posizione ausiliaria a quegli ufficiali che non siano stati compresi per due volte nelle liste d'avanzamento.

Colla presente legge si rende quindi esplicito il diritto di collocare d'autorità in posizione ausiliaria quegli ufficiali che avevano il diritto di chiederla in forza del comma (*b*) della legge sulla posizione ausiliaria.

Queste disposizioni sono quindi opportune tanto amministrativamente quanto moralmente, poichè eliminano la sconvenienza che ufficiali esautorati da ripetute esclusioni all'avanzamento continuino a rimanere nei quadri attivi, non avendo ancora raggiunto i limiti di età voluti dalla legge per il loro collocamento in posizione ausiliaria.

L'art. 8° ed ultimo specifica talune proprietà del dividendo, del divisore, del quoziente e dei residui, quando si tratti di determinare le frazioni del ruolo d'anzianità.

Il Ministro che deve conoscere per prova le bizantinerie burocratiche ha pensato bene di sciogliere il nodo aritmetico, ciò che forse non eliminerà tutte le sottigliezze dei cavillanti.

Giudicata nel suo complesso, la legge presenta non poche utilità secondarie, per maggiori specificazioni del dispositivo, spesso troppo vago delle leggi precedenti, specie per quanto riguarda l'art. 2° e 7° della posizione ausiliaria; ma per quanto si riferisce alla essenza spirituale dell'avanzamento essa lascia non poco a desiderare poichè:

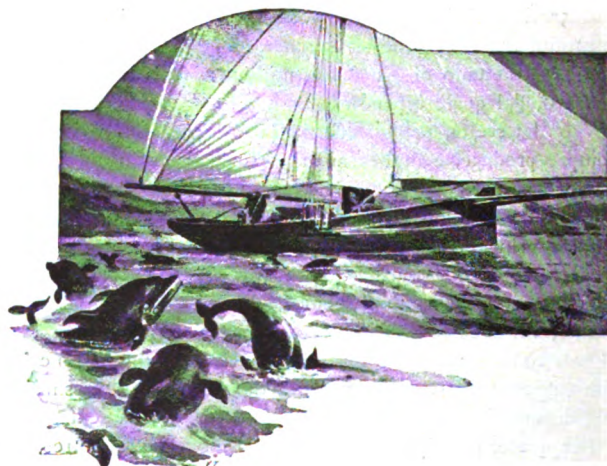
1° È un compromesso fra due leggi preesistenti che diedero cattivi risultati, lasciando in tutto persistere le loro cause;

2° Non specifica i criterî ed i mezzi di selezione che sono l'essenza della legge;

3° Non specifica, colla relazione, in modo esplicito il valore relativo dell'età, dell'anzianità, del merito nelle successive classi della gerarchia navale;

4° Non corregge talune imperfezioni delle leggi precedenti, come quelle riguardanti le promozioni dei contro ammiragli, quelle dei gradi inferiori, e quelle degli ufficiali del Corpo R. Equipaggi.

Per regolare completamente l'avanzamento occorreva una legge nuova, e non soltanto una modifica alle leggi precedenti, ciò non pertanto questa legge, se non risanerà l'organismo, sarà sempre un palliativo ai mali ed ai malanni che travagliano specialmente il Corpo di Stato Maggiore.

D. Bonamico.

La "Legge degli Sgravi,,
dal punto di vista marino

Recenti manifestazioni dell'opinione pubblica e alcuni sennati scritti di economisti su vari punti del poderoso argomento, fan pensare che il disegno di Legge sugli Sgravi non sia davvero completo e che ancora resti modo di fare qualche altra cosa per l'industria, e precisamente per l'industria marittima o navale, che dir si voglia.

Per esempio l'art. 20 del progetto promette la franchigia di ricchezza mobile per un certo periodo d'anni agli *stabilimenti industriali in genere*, di nuova creazione, ma nulla dice, in ispecie, per le industrie marittime, alcune delle quali costituirebbero delle *aziende*, piuttosto che degli opifici (1).

Il cacciatorpediniere *Euro* (fot. Conti-Vecchi, Spezia).

Certamente nè i cantieri, nè le case d'armamento sono forme nuove di attività per il paese; ma non è possibile che non sorgano presto o tardi altre simili imprese. Nè l'armamento si esplica soltanto nella navigazione, che è una vera industria di trasporto, ma può esplicarsi nelle varie forme della pesca, agevolata dal vapore e dalla stiva refrigerante, e dalla piscicoltura, e anche nella forma dell'esposizione galleggiante e navigante insieme, cose tanto facili, utili ed anzi ormai indispensabili, ad un paese che vanta sì lunga distesa di coste e che, per giunta, si avvia con nuova fortuna al proprio consolidamento economico. Insomma non parmi possibile che il disegno di legge Zanardelli, che è pur ispirato a principî liberali, non debba tener conto di questa eventualità, cioè della probabilità che l'industria del mare, in qualunque sua forma, abbia presso di noi ulteriori manifestazioni.

Potrebbe credersi che ciò fosse sottinteso nel predetto articolo 20; ma veramente per quanto lo si fiuti, non pare che quest'articolo abbia verun odore marino in sè.

***

Or, che a questi chiari di luna non sorgano nuovi cantieri, almeno nel prossimo futuro, può anche ammettersi, sebbene sia desiderabile il contrario; ma bisognerebbe aprire il varco alle nuove imprese di navigazione, poichè è sostenendo e promuovendo la navigazione che si offre implicitamente la « ragion d'essere » ai cantieri medesimi.

Perciò occorrerebbe specificare nell'articolo, se non v'è neppure sottinteso, che anche le società di trasporti marittimi e lacuali, di pesca e simili, che tante industrie personificano ed alimentano, abbiano onesto diritto a esenzione dalla tassa di ricchezza mobile per un dato periodo di tempo.

Per le nuove società di navigazione havvi poi un'altra ragione fortissima in favore, ed è questa, che la recente abolizione dei premi di navigazione pone il nuovo armatore in condizione di assoluta inferiorità verso quello che ebbe la fortuna, se fu vera fortuna, di armare il proprio naviglio nei

(1) Questo articolo suona così: « È concessa una temporanea esenzione dell'imposta di ricchezza mobile ai redditi dei nuovi opifici, che siano impiantati entro 10 anni dalla presente legge.

L'esenzione avrà la durata di anni 8, quando si tratti di opifici per industrie le quali non siano ancora esercitate nel Regno alla data della presente legge; di anni 5 quando si tratti d'industrie non ancora esercitate nella provincia; e di anni 2 negli altri casi. — *Disegno di Legge* presentato dal Presidente del Consiglio, Zanardelli, nella seduta del 26 novembre 1902: *Sgravi graduali ai tributi più onerosi, e altri provvedimenti a favore del lavoro e della produzione agraria e industriale.*

limiti della legge scaduta; cosicchè ogni nuova società, che volesse formarsi in Italia, avrebbe da lottare non solo contro le marine estere, che adottano tipi sempre più economici, ma anche contro i piroscafi nazionali premiati, a tacere poi dai sovvenzionati, che per loro natura fan poco o niun male.

È dunque una questione di giustizia che s'impone; ma anche io credo, di tornaconto per lo Stato. Perchè se esso non accorda il trattamento di favore cui alludo, le iniziative molto probabilmente non sorgono, le imprese non riescono a costituirsi e lo Stato perde la prospettiva di riscuotere la tassa di ricchezza mobile, alla scadenza della franchigia.

D'altronde non vedo qual vantaggio avrebbe il paese a non sviluppare senza verun sacrificio la propria marina, ora che il commercio estero, a prescindere dal trasporto degli emigranti, e viaggiatori d'ogni specie, è fatto per sette decimi in carene straniere, cui paga proporzionalmente ogni anno i sette decimi del nolo marittimo, valutato a oltre duecento milioni.

***

Ma ad un altro ordine di sgravi giustizia vuole si provveda. La revisione delle tasse marittime richiede un nuovo studio dopo i fatti nuovi. Oltre all'ultima Legge francese dei premi alla marina mercantile, che compensano qualunque gravame e sono — dicesi — così elevati che le navi potrebbero fare a meno delle mercanzie stesse, troviamo ancor vivissima in Inghilterra una campagna in favore della riduzione di alcuni diritti di porto e l'abolizione di altri, come il così detto lanternaggio; in America una proposta di legge, per ridurre di un decimo i dazi d'entrata sulle merci che s'importano in carene nazionali, vecchio arnese di antiquati sistemi, ma sempre pronto a trarsi fuori; al canale di Suez abbiamo avuto quest'anno una ulteriore e non mai abbastanza desiderata riduzione del pedaggio, in Danubio nuove e opportune riduzioni dei già gravi dritti fluviali, e così via.

E mentre ciò avviene all'estero, una legge italiana, a mo d'esempio, instituisce una sopratassa d'ancoraggio di dieci centesimi per gli approdi al porto di Genova.

L'intenzione, in questo caso, è certamente lodevole, ma non bisogna dimenticare che mentre i premi di navigazione furono aboliti nel 1900, la tassa d' ancoraggio fu mantenuta, com'era stata rialzata nel 1895. Perciò sarebbe tempo di fare un nuovo esame delle nostre tasse marittime, già recentemente inacerbite, e vedere se non sia il caso di ritoccare per tutti anche quella di ricchezza mobile che in parte si riversa sul personale e i canoni degli arenili.

***

Per un altro ordine d'idee si perviene alle stesse conclusioni di diminuire i gravami che pesano sull' esercizio della navigazione. Imperocchè la materia dell' assicurazione ha assunto un aspetto piuttosto allarmante. Da una parte il premio di assicurazione è, pel naviglio italiano, piuttosto in aumento anzichè no. Mentre le statistiche mondiali del decennio provano (come ho dimostrato in altra Rivista) una consolante diminuzione delle perdite totali e anche dei sinistri in genere, i premi di ass'curazione o si mantengono a tassi sproporzionati alle minori probabilità dei rischi, o tendono all'aumento in forza di quel generale principio della domanda e dell'offerta per il quale oltre due milioni e mezzo di tonnellate di nuovi navigli vengono a chieder protezione ogni anno all' istituto dell'assicurazione.

Ond' è che non sarebbe neppure inopportuno uno studio speciale sull'argomento medesimo, per vedere se non si possa contenere anche il premio fra limiti onestamente logici e legali. E l'assicurazione fa eziandio capolino da *basso a prua*, perchè anche l'assicurazione dell' equipaggio sta per divenire obbligatoria.

L' assicurazione della vita dell' equipaggio è certamente il più nobile degli istituti marittimi ed è una parziale riparazione a non sempre giuste ed eque massime di vecchi codici (1), tanto più che nè pure le Convenzioni postali marittime, venute in vigore dal *1862* in poi, provvidero a qualche cosa di simile alle Casse di pensione, in garanzia delle sorti del personale.

Ciò non di meno l'assicurazione è pur sempre un gravame, che diventa obbligatorio nel punto stesso in cui il naviglio deve prepararsi a nuova evoluzione e accingersi a nuovo sviluppo.

Anche qui sarebbe desiderabile uno studio per investigare se e fino a qual punto le Casse per gl'Invalidi possano essere trasformate in casse di assicurazione e vitalizie, in un ordinamento più elastico e moderno.

***

A queste mie domande di sgravi e riforme, potrebbe obbiettarsi, *tout court*, che il bisogno non debba esserne troppo fortemente sentito, nel momento in cui alcune navi straniere, per fuggire i guai di casa loro, vengono a ricoverarsi sotto la nostra bandiera. Il fenomeno è ben degno di studio, ma le ragioni di esso sono sì varie e complesse che fan pensare altresì quanto effimeri riescano talora in pratica certi provvedimenti, quando non si tenga abbastanza conto del coefficiente umano.

Or questo fatto, che del resto avevo preveduto di lunga mano nella *Perseveranza*, non infirma affatto la mia tesi, chè anzi sempre più mi rafforza nella credenza che l'Italia, con le sue leggi liberali e le sue genti di mare con la loro tolleranza offrano il più propizio ambiente allo sviluppo di fresche iniziative, onde è pur sempre opportuno diradare le vecchie pastoie, imperocchè soltanto nell'ampia elasticità dell'organizzazione e nella libertà degli scambi può la nostra marina rapidamente prosperare.

***

Tutte queste cose vorrei che la Giunta parlamentare, la quale esamina il progetto di legge degli sgravi, prendesse in considerazione, onde le sue conclusioni non riuscissero unilaterali.

Non bisogna dimenticare che il bel paese è, con una fortuna che non sa abbastanza sfruttare, circondato dalle acque.

Poichè un'aura innovatrice di libertà economica si leva per tutta Italia, con intento benevolo verso le spese veramente produttive, è bene che essa sfiori col suo alito le industrie vitali, che sono a fondamento dell'energia del paese, nella lotta per l'esistenza.

SALVATORE RAINERI.

(1) Alludo agli art. 535-607 del Codice di Commercio, circa il divieto dell'assicurazione dei salari dei marinai, e la perdita dei salari stessi in caso di naufragio. In difesa dei diritti dei marinai insorse il Boselli nel 1882. Più tardi, nel 1897, trattò con molta dottrina ed eleganza la stessa tesi il ch.mo prof. Berlingieri in una Memoria su alcune necessarie riforme al Codice di Commercio, presentata al Congresso Giuridico di Napoli e che vorrei veder molto diffusa fra' cultori del diritto marittimo. (*Il contratto di noleggio e la navigazione a vapore*, § III).

Le Prove di eliminazione dei "defenders" della Coppa di Francia

Come era preveduto, queste prove destarono il più vivo interesse sportivo. La preparazione per la cortese lotta internazionale ha richiamato la pubblica attenzione sul lusinghiero sviluppo che va prendendo lo sport della vela in Italia, e si va generalizzando il desiderio che l'impulso dato ad esso quest'anno dall'instancabile iniziativa di S. A. R. il Duca degli Abruzzi, e dall'attività della Direzione del « R. Y.-C. I. » sia fecondo di crescente amore e di più larga comprensione.

La Giuria, per deliberare sulla scelta del nostro *defender*, venne definitivamente costituita coi signori: marchese Carlo Ginori presidente, marchese Stefanino Cattaneo Adorno segretario, marchese Giannino Raggi, capitano Ernesto Cosci, signor Ettore Bocciardo, barone Tristano Gallotti: un' accolta di intellettuali yachtsmen, i quali con molta serietà e serenità seguirono lo svolgersi del primo periodo di prove.

Per togliere a queste gare il significato di vere regate, come si intende comunemente, la Giuria non solo si attenne alle basi generali del regolamento relativo, ma ordinò le prove con norme speciali, avendo di mira di vedere in particolar modo i *defenders* raggruppati nelle diverse andature. Importantissima cosa questa, per eliminare per quanto era possibile l'incertezza del giudizio.

Il primo periodo si chiuse dopo cinque giorni di prove. Si credeva che questo periodo dovesse prolungarsi, o meglio, che ai primi giorni vi fosse già un principio di selezione per poi riferirsi al risultato delle gare fra i due yachts migliori, gare che dovevano necessariamente protrarsi fino a che le diverse doti marinare, come scafo e come equipaggio, non portassero ad una quotazione abbastanza precisa; e passare poi al secondo periodo, nel caso qualcuno degli armatori manifestasse il proposito di giovarsi del disposto dell'articolo X del regolamento, od in quello di vedere per necessità di maggior coscienza, i *defenders* correre sul campo stesso destinato alla regata internazionale della Coppa.

Invece, di eliminazione non si ebbe che quella di *Artica*, sul quale yacht non credo però di poter dare nell' attuale confronto un giudizio obbiettivo.

Rimasero gli altri, ed i risultati furono tali che la Giuria non credette pronunciarsi in favore di alcuno.

I costruttori restano così nuovamente di fronte, con uguali speranze, se pure con disuguale prevalenza di concetto.

Naturalmente, questo fatto può essere consolante per la nostra costruzione, tanto più se si tien conto che uno dei nostri costruttori, Luigi Oneto, non aveva da qualche anno costrutto battelli da corsa, che *Sally* è il suo primo prodotto della nuova formola di stazza, e che Egidio Gallinari, con *Nada*, è al suo primo *fin keel*.

Ma un altro fatto consolante apporta il deliberato della Giuria, ed è che essa viene ad abolire il disposto dell'articolo IX del regolamento, il quale impone che il campione scelto non possa prender parte ad alcuna regata precedente a quella della Coppa di Francia.

Nell'ultimo numero della *Rivista Nautica* io ho dette molte ragioni contrarie al citato articolo che si ripete anche nel regolamento per la scelta del campione per la Coppa d'Italia, e sono lieto che sia venuta l'occasione propizia perchè venga tolto un divieto poco incoraggiante.

I nostri *defenders* prenderanno così parte alle regate di Nizza, nelle quali l'allenamento degli equipaggi procederà a nostro favore, ed i confronti contribuiranno in non piccola parte a formare il criterio della Giuria. Il 9 marzo p. v., comincierà a San Remo il secondo periodo di prove, ed allora è certo che i nostri campioni daranno per intero la misura del proprio valore, rendendo più facile e più esatto il giudizio di scelta.

Ed ora passiamo al riassunto delle prove di eliminazione avvenute nelle acque di Sturla e di Genova.

Sturla. — 8 febbraio. — Giornata promettente per le condizioni del cielo, ma il vento da scirocco non si rafforza e spira leggero girando a mezzogiorno: all'ultimo lato la brezza rinfresca, ma essendo il lato in poppa, l'interesse è di un valore relativo.

Percorso: due giri del triangolo, circa 18 miglia.

I *defenders* sono divisi in due batterie: una formata da *Leda* ed *Artica* di S. A. R. il Duca degli Abruzzi, e l'altra da *Sally* del cav. Garibaldi Coltelletti e *Nada* del commendatore I. V. Florio.

La bella spiaggia di Sturla imbandierata è gremita di spettatori. Parte la batteria *Sally*, *Nada*: il yacht di Florio parte buon primo seguito a 24" da *Sally*: è una specie di partenza volante, quantunque la Giuria abbia stabilito saggiamente di far le partenze al cronometro; e questo si è ripetuto anche in altri giorni, togliendo così quell'esattezza al tempo di corsa su cui deve basarsi la Giuria stessa.

Nada ha le condizioni del tempo propizie alla sua grande velatura, ma *Sally* sulla prima boa mantiene la distanza che aveva alla partenza per poi sorpassare il suo concorrente nel lato di bolina.

Sulla boa di levante *Nada* doppia dopo circa un minuto e mezzo di *Sally*, per riprendere la precedenza nel lato di poppa. Il vento accenna a decrescere e *Nada* riprende la testa e si mantiene primo per tutto il resto del percorso.

Ecco il tempo impiegato a fare il percorso di 18 miglia:

Nada 2h 51' 30"
Sally 2° 54' 01".

La seconda batteria parte dopo 20 minuti dalla prima.

Artica e *Leda* fanno anch' essi una partenza volante con vantaggio di *Artica* che arriva primo alla boa di ponente. *Leda* passa però in testa sul lato di bolina aumentando grado a grado il suo vantaggio in tutte le andature.

Ecco il tempo impiegato a fare il percorso:

Leda 2h 57' 06"
Artica 3° 00' 40".

La prima batteria ha impiegato meno di *Leda*, rispettivamente: *Nada* 5' 36", e *Sally* 3' 05".

Genova. — Seconda prova, 9 febbraio. — Il percorso è dalla boa del molo Lucedio, ad un'altra posta contro vento in direzione di scirocco a 5 miglia di distanza.

I *defenders* devono fare due giri di questo lato, percorrere cioè 10 miglia di bolina e 10 in poppa.

La giornata è interessante. Il mare è leggermente mosso e

spira un bel vento da scirocco, che permette però ai concorrenti di tenere le grandi freccie. È il vero tempo medio, il migliore per giudicare un yacht da corsa.

Le batterie sono questa volta formate la 1ª da *Leda* e *Nada*, e la 2ª da *Sally* ed *Artica*.

Poco prima della partenza, fissata alle 10,30, *Nada* riporta avaria alla crocetta, e la Giuria decide di lasciare il tempo per la necessaria riparazione. Alle 10° 46' 19" parte *Leda* seguita da *Nada* dopo oltre 30".

Al giro della prima boa *Nada* ha acquistato su *Leda* 18" ed arriva a compiere il 1° giro con 15" di precedenza, impiegando a fare questo percorso 53" meno di *Leda*.

Quando il yacht del comm. Florio sta per cominciare il 2° giro, rompe il sottobarba, ed è costretto ad abbandonare, e *Leda* continua solo.

Ma la gara non resta perciò priva di interesse, mercè la superba corsa di *Sally*, il quale partito unitamente ad *Artica* oltre 10 minuti dopo, si trova per così dire in gruppo con la prima batteria.

Infatti esso al primo giro doppia la boa foranea appena 2' 5" dopo *Leda*. Questo vantaggio può apparire un po' forte tanto più che la progressione al secondo giro diminuì notevolmente, ma se si può ammettere che *Sally*, al largo, ebbe un po' di favore di vento, si deve riconoscere che al secondo giro, per l'allungamento del sottobarba, i fiocchi e la grande freccia non portavano bene e che perciò *Sally* non poteva avere la sua velocità reale quantunque abbia guadagnato ancora quasi due minuti.

Ecco il tempo impiegato a fare il percorso:

Sally 3° 44' 03"
Leda 3° 55' 07"
Artica 3° 59' 17".

Sturla. — Terza prova, 10 febbraio. — Il campo di corsa è nuovamente quello di Sturla sopra un triangolo di 7 miglia da percorrere tre volte.

I *defenders* sono ridotti a tre, essendo stato ritirato *Artica*, e partono perciò in batteria unica.

La giornata è splendida, ha una luminosità ed una dolcezza tutta primaverile, ma è perciò l'antitesi di una giornata di corsa. Mare piano segnato da zone di calma e da striscie di rifolo: incertezza, favori e disagi di corsa fortuiti. I tempi impiegati a fare il percorso dicono meglio di ogni commento le condizioni di questa prova.

I più credevano che *Nada* favorita dalla sua grande velatura avrebbe facilmente battuto i suoi avversari; invece con sorpresa si vede *Leda* tenere la testa di corsa per tutto il percorso. Certamente il yacht di S. A. R. il Duca degli Abruzzi è stato per fortuna di caso in condizioni da poter mantenere la spinta; ma a chi sa quanto sia difficile in tempo di calma governare un yacht da corsa, non può che ammirare il modo con cui l'equipaggio di *Leda* si è comportato.

Sally particolarmente danneggiato dalla calma all'ultimo giro abbandona.

Ecco i tempi impiegati a fare il percorso:

Leda 6° 16' 08"
Nada 6° 20' 08".

Sturla. — Quarta prova, 12 febbraio. — Questa volta il tempo è brillantemente sportivo.

Il mare è mosso da un fresco vento di scirocco che consiglia a *Leda* e *Sally* di mettere la freccia triangolare: *Nada* porta solo la randa ed i fiocchi piccoli, ma si vede prima della partenza che il tempo la fatica assai.

Il campo di corsa è ancora Sturla, un campo eccellente in particolar modo con vento da S-E.; il percorso è stabilito in tre giri del triangolo di sette miglia.

Vedo all'albero della Giuria sventolare il segnale della lettera D, indicante che le boe devono essere lasciate a destra. È questa una variante molto interessante, perchè il primo lato del percorso resta di bolina stretta, ed essendo più evidente, procura un vero piacere marinaro agli spettatori.

Per contro il lato di bolina, in confronto del lato in poppa e di quello al lasco resta come lunghezza soccombente; ma dato il tempo fresco, il percorso si prestava mirabilmente a vedere quale vantaggio poteva avere un yacht forte nella bolina, sopra competitori studiati più per vento largo e favoriti da due lati del triangolo.

Bella partenza di *Sally* che precede *Leda* di 46" e *Nada* di 1' 27".

La gara resta ingaggiata fra il yacht di S. A. R. il Duca degli Abruzzi e quello del cav. Garibaldi Coltelletti, perchè *Nada* viene subito distanziato, e si vede che non può tenere un buon governo di rotta.

La corsa però non perde nessun interesse, ed i due yachts *Sally* e *Leda* sono oggetto della più viva ammirazione.

Leda sente maggiormente il tempo, ma naviga con audacia ed abilità di manovre, riuscendo a tenersi benone con *Sally* il quale è magnifico nella sua andatura *tranquilla*, solenne sull'acque balzanti e sotto la fresca brezza, che del resto non gli avrebbe impedito di tener vantaggiosamente maggior tela.

È stata la corsa classica di questo primo periodo di prove.

Sally nel lato di bolina dimostra sempre la sua superiorità; viceversa in poppa ed al lasco, anche perchè non vuole usufruire di tutta la tela che potrebbe portare, perde qualche secondo, riuscendo ad ogni modo ad avere, dato il vento fresco, una bella precedenza su *Leda*, che giunge 2' e 15" dopo.

Tutti gli spettatori sono unanimi nell'elogiare la splendida tenuta dei due *defenders*, che hanno dimostrato in questo giorno le più lodevoli qualità marinare.

Nada distanziato, abbandona dopo il primo giro.

Ecco il tempo impiegato a fare il percorso;

Sally 3° 23' 37"
Leda 3° 25' 52".

Genova. — Quinta prova, 13 febbraio. — Altra prova con partenza dal molo Lucedio per la boa foranea, posta a 4 miglia e mezzo in direzione di scirocco. Percorso due giri del lato, circa 18 miglia.

Piccolo tempo e variabilità di vento. La previsione sul vento di S-E. è completamente mancata, ed il bordeggio restò perciò ridotto ad un breve tratto alla partenza del primo giro. Il resto del percorso fu tutto a buon vento, compreso un po' di andatura in poppa per meno di un 4° di miglio.

Nada partito ultimo resta favorito da un rifolo che gira alla costa e riesce a staccarsi subito verso mezzogiorno, tenendo una rotta più a levante, e prendendo così vantaggio su *Sally* partito primo e su *Leda* di circa due minuti e mezzo che mantiene al termine del primo giro. Cosa curiosa vedere che a vento largo i tre yachts restano piazzati alla stessa distanza.

Al secondo giro l'ordine di corsa non cambia, ma *Nada* non ha più il precedente vantaggio. *Leda* si è avvicinato e *Sally* terzo, a metà del lato foraneo, riesce a sorpassare *Leda*

minacciando di raggiungere *Nada*, il quale però, per la bonaccia che in quel momento sorprende *Sally*, riesce a distanziarsi un poco per non essere più inquietato.

L'aria ha l'apparenza di girare a ponente, ed i yachts mettono in poppa, ma la brezza è così leggera che da terra i nostri *defenders*, dondolanti le vele morte, sembrano fermi.

Nada sulla boa di levante doppia con un vantaggio maggiore che al primo giro, mentre *Leda* passa pochi secondi dopo *Sally*.

Il yacht di S. A. R. il Duca degli Abruzzi riprende in breve il secondo posto, per sorpassare *Nada*. Le sorti sono incerte, come incerto è il gioco del vento, ma *Nada* a poco a poco riprende la testa di corsa, distanziando i concorrenti. In complesso è una giornata che non credo possa avere molto valore sportivamente parlando, e prova ne sono i giochi della leggera brezza.

Ecco il tempo impiegato a fare il percorso:

Nada 3° 56' 23"
Leda 3° 58' 46"
Sally 4° 02' 55".

Con questa prova la Giuria ha creduto di chiudere il primo periodo di prove senza designare nessuna probabile scelta, o fare una eliminazione.

Il còmpito della Giuria è troppo delicato perchè io possa esaminare le ragioni che hanno provocato la sua deliberazione, e poi i lettori possono loro stessi farsi un criterio sportivo sui nostri singoli *defenders* dai risultamenti avuti in queste cinque prove.

Il giudizio definitivo è fino ad ora riservato, e troppi coefficienti, di speciale indole marinaresca e tecnica, impediscono di fare deduzioni prossime all'esattezza. La Giuria che, come ho detto sopra, è composta di persone competenti e desiderose di scegliere veramente il campione *italiano*, ha diritto di non essere turbata nelle sue ulteriori osservazioni e disamine.

Io mi limiterò perciò a brevi cenni generali riassuntivi.

Su cinque giorni di prove ne abbiamo avute due con tempo leggero, una con tempo medio, una con calma, una con vento fresco.

Le giornate più regolari furono quelle di tempo medio e vento fresco, le altre furono variabili, e qualche volta, come l'ultima, falsarono le previsioni della Giuria.

Leda di S. A. R. il Duca degli Abruzzi è arrivato una volta prima con bonaccia; *Sally* due volte primo con vento fresco e tempo medio; *Nada* arrivò due volte primo con tempo leggero.

Il yacht del comm. Florio dovette abbandonare due volte, una per avaria, e l'altra per non poter governare al vento: *Sally* abbandonò una volta nel giorno di bonaccia perchè sorpreso in calma piatta.

Leda ha dimostrato di essere un yacht buono per tempi medî ed anche per tempo leggero; *Sally* ha dimostrato di essere buono con tempo leggero, ma specialmente per la sua superiorità di bolina, con tempo medio, vento fresco e mare ondoso; *Nada* di essere temibile con vento leggero.

Quanto all'equilibrio sportivo, forse risulta dai tempi di corsa esposti, i quali esaminati attentamente indicano le migliori doti di probabilità vittoriose, sulla somma delle diverse andature, e su quella dei diversi tempi in cui emerse la potenzialità dei nostri *defenders*.

C'è stato un momento in cui la Giuria ha pensato di fare una eliminazione, ma si è trovata poi ancora nel dubbio e lasciando liberi i *defenders* di andare a misurarsi nelle acque di Nizza, ha allargato il campo di osservazione: non v'è per ciò che da attendere il secondo periodo di prove che si svolgerà a San Remo, periodo nel quale l'incertezza della Giuria sarà certamente molto scemata, ed il criterio esatto molto più vicino. Non posso chiudere questo resoconto senza rilevare una volta di più la feconda passione marinara del Principe Luigi Amedeo di Savoia, la intellettuale tenacia sportiva del cav. Garibaldi Coltelletti, che non abbandonò mai il governo del suo *Sally*, seguito nell'esempio dal cav. U. Ubaldino Tonietti, skipper di *Nada*.

SKIPPER.

Le nostre Incisioni

Pubblichiamo l'incisione del cacciatorpediniere *Euro* costrutto nei cantieri Schichau di Elbing. Appartiene al tipo *Lampo*, capostipite della famiglia, assieme ai suoi gemelli *Dardo*, *Strale*, *Freccia* ed *Ostro*.

Abbiamo a varie riprese parlato di queste navi per cui non ci ripeteremo, e rimandiamo i nostri lettori, bramosi di conoscere le caratteristiche dell'*Euro*, a quanto scrisse il nostro E. B. di Santafiora nel numero di gennaio 1902 descrivendo il *Lampo*.

∴

Le nuove corazzate germaniche tipo Braunschweig. — Nello scorso numero di febbraio abbiamo dato le caratteristiche di questo tipo. Decisamente i tedeschi si sono persuasi che i tipi di loro originale creazione, come le cinque unità della classe *Kaiser* e le quattro della classe *Wittelsbach*, non sono poi così perfetti come gli organi dell' ammiragliato germanico avevano strombazzato ai quattro venti. Al varo di una di queste ultime l'imperatore aveva anzi proclamato che con tal tipo si era superato tutto quanto di meglio si stava facendo presso le altre marine. I tedeschi ostentavano non tener conto dei difetti della bassa cintura, dell'artiglieria non sufficientemente difesa e troppo ammassata, delle murate superiori indifese. Un ufficiale tedesco rispondeva anzi al Lockroy, il quale, a Kiel, faceva notare queste deficienze della protezione, che per la marina tedesca unica difesa è il cannone... Ma ecco che i tedeschi han riflettuto che non era prudenza continuare su tal via, e che in linea tecnica i paradossi hanno un valore assai meschino. Il *Braunschweig*, di cui pubblichiamo qui un profilo schematico, si distacca completamente dai soliti tipi germanici, ed è inspirato invece ai nuovi tipi americani ed inglesi.

L. d'A.

∴

Nel 1891 il Comitato del « Yacht Français », per sviluppare in Francia la costruzione di grandi yachts da corsa capaci di competere coi *racers* costrutti in Inghilterra ed anche negli Stati Uniti, creava una gara col nome di Coppa di Francia e ne compilava il relativo regolamento sulla traccia di quello della Coppa d'America.

Il barone Arthur de Rotschild assumeva di dotarla a sue spese di una coppa d'argento massiccio alta m. 0,50, della quale presentiamo l'illustrazione a pag. 69.

Questa importantissima prova venne fin qui disputata sei volte e vinta dai seguenti yachts: *Luciole* del signor Richard nel 1891; *Gloria* del signor Lambert nel 1898; *Laurea* del signor Hore negli anni 1899 e 1900; *Quand-Même II* del Duca Decazes nel 1901; finalmente *Artica* del Duca degli Abruzzi nel 1902.

Dopo la sfida lanciata dal « Yacht Club de France » a Marsiglia al « R. Y.-C. I. » appena terminate le prove della Coppa di Francia, il yachting italiano ha raccolto il guanto e si è preparato degnamente a difendere il trofeo che colla sua nobile iniziativa S. A. R. il Duca degli Abruzzi ha saputo portare in Italia.

Da quanto siamo venuti esponendo in questi ultimi numeri ed in altra parte di questo fascicolo, i nostri lettori hanno potuto constatare la verità di questo nostro asserto, per cui divideranno con noi la fondata speranza che abbiamo, che, anche per quest'anno, la Coppa di Francia non ci verrà tolta.

ROWING

NOTIZIARIO

ITALIA. — *La medaglia della « F. I. S. A. » al cavaliere Capuccio.* — Giovedì sera, 19 febbraio, al Ristorante della Stazione (Molinari) per festeggiare la consegna al nostro direttore cav. L. Capuccio della medaglia di benemerenza che gli era stata decretata dalla « Fédération internationale des Sociétés d'Aviron », trovavansi riuniti a banchetto molti canottieri e soci del Rowing, amici di lui.

La geniale riunione riuscitissima per la cordialità dei sentimenti di tutti, festeggianti e festeggiato, ebbe naturalmente per epilogo discorsi e brindisi tutti sobrii ma improntati a schietta amicizia.

Numerose le adesioni pervenute dalle Società e Sezioni di Italia, complete quelle delle Federazioni Estere inscritte alla « F. I. » e di coloro che avevano sottoscritto il protocollo fondamentale di Torino nel 1892.

Lettere e telegrammi dettati da pensiero elevato e da sentimento delicatissimo, che attestavano concordi oltre la benemerenza personale del Capuccio nell'opera felicemente attiva e solerte nel primo istituirsi della « F. I. » e riconoscevano al « R. Rowing-Club Italiano » il merito d'avere colla bontà degli ordinamenti suoi reso possibile il superare le immense difficoltà, che dieci anni sono parevano ostacolare la franca e leale unione delle nazioni europee nel cómpito di promuovere l'esercizio del remo.

— Domenica, 1° febbraio, si corse la seconda prova in yole di mare. Si presentò lo stesso equipaggio della precedente gara, per l' « Armida »; e per la « Cerea » furono sostituite la terza e quarta voga dal Cagnassi e dal Dainotti.

La regata procedette così più svelta. La « Cerea » si staccò in partenza con vigorose e leste palate, e battendo in media 28, mantenne per tutto il percorso un vantaggio d'un paio d'imbarcazioni sull'« Armida », che pur battendo 30 colpi, non la potè raggiungere. Tale risultato lo si deve senza dubbio (pur non togliendo il merito dovuto agli altri) al Cagnassi, il quale, oltre all'allenamento costante fatto durante la stagione invernale, dispone di un'energia ed è animato da un entusiasmo non comuni in un canottiere. Alle quali doti se si aggiunge la robusta costituzione e la forza di resistenza dell'individuo, niun dubbio ch'egli rappresenta oggi il miglior vogatore della società « Cerea », e se l'amicizia nostra per lui non ci fa velo, speriamo che i colori della vecchia società ritornino quest'anno, per opera sua, a brillare sui campi di regata.

Tale nostra opinione è confortata (pur troppo!) dall'esito dell'ultima regata corsa, o meglio... non corsa il 15 corrente. Mancando il Cagnassi, perchè indisposto, non si potè ricostituire l'equipaggio, di modo che la vittoria finale rimase all' « Armida ». Dobbiamo confessare che tale risultato finale ci stupisce assai, come quello che vorrebbe far credere che alla « Cerea » non vi sono che 4 vogatori di punta!!

Ci dissero che la determinazione di astenersi fu presa da alcuni vogatori in seguito ai commenti che nel numero di febbraio della *Rivista Nautica* credemmo di fare riguardo alla prima regata invernale. Se così è, siamo molto dispiacenti che alcune nostre osservazioni, le quali del resto avevano per iscopo di incitare ad un lavoro più proficuo e di evitare ulteriori sconfitte (ciocchè appunto avvenne), e che non erano dopo tutto se non l'eco dei commenti che allora si fecero alla società « Cerea », abbiano prodotto un tale effetto. Se le nostre parole ebbero per taluni « sapore di forte agrume », ciò fu ben lontano dalle nostre intenzioni. Pare a noi che sia dovere di onesto cronista additare a tutti indistintamente i vogatori i difetti inerenti al loro sistema di vogata, servendoci di quella poca esperienza che nello sport del remo potemmo acquistare; e non è d'altronde rispondente all'indole nostra, nè alle tradizioni di questa Rivista, fare una cronaca passiva ed incolore degli avvenimenti dello sport nautico, tanto più che tale mansione è già ottimamente compiuta da varii giornali di sport. Con ciò speriamo sia chiuso l'*incidente*, e che tutti si rimettano al lavoro animati da novello entusiasmo per il nostro sport preferito.

— Nelle società torinesi continua in genere il riposo assoluto, nè le giornate primaverili riuscirono ancora a scuotere i vecchi e nuovi vogatori. Unici escono sempre regolarmente gl'infaticabili fratelli Lange in *double-scull*, sfidando il tempo incostante e... le critiche del cronista. Il quale se ne compiace vivamente con loro, pur non tralasciando di osservare che la loro palata manca d'attacco e che la ripresa è troppo precipitata. Se l'intenzione dei fratelli Lange è quello d'imitare lo stile d'un vecchio campione, passi il primo difetto, ma sia molto più curato il movimento dei corpi nella ripresa.

Gli studenti non hanno ancora ripigliato il lavoro. Dico ripigliato, perchè già fu fatta qualche uscita in yole alla « Cerea »; ma siccome pare facesse difetto la buona volontà, così chi s'era incaricato di istruirli si stancò, e credette bene di lasciarli al loro destino. Speriamo che a carnevale finito le cose procedano con maggior ordine e serietà.

Si buccina alla « Cerea » che il Rossi, cui l'antica passione pel remo non lo ha abbandonato, voglia ripigliare l'allena-

mento componendo un quattro *senior* coll'Assandria, il Cagnassi ed un quarto da scegliersi. Speriamo che i buoni propositi si traducano in atto, e che un'altra volta il Rossi sappia ricondurre alla vittoria i colori della sua società.

— (Milano). — Avemmo occasione di parlare giorni fa col simpatico e modesto campione d'Europa, il Gerli. Egli ci diede notizie degli allenamenti milanesi.

Sua intenzione è di continuare lo *skiff* che già gli diede tante soddisfazioni. Inoltre ha costituito e sta già allenando nelle uscite domenicali, un *otto* composto (salvo il Sacchini ed il Maganza) di elementi nuovi, e spera, confortato dai primi risultati, di trarne un buon equipaggio. Pure il Sacchini coltiva lo *skiff* con passione e ferma volontà di riuscire.

— (Napoli). — All' « Italia » grandissima attività, molte assemblee più o meno *Costituenti* per variazioni allo statuto; molti *five of clock tea* con intervento di graziosissime signore che ottengono di attirare al club numerosissimi soci... non canottieri; molto discutere sul miglior modo di... vincere le future gare ed anche un po' di lavorio per la formazione dell'*otto* pel *match* con Nizza. Vi si adopera il Sig. Enrietti, il quale ha l'abitudine (dicono gli amici) di riuscire sempre bene nelle cose cui mette mano: infatti sembra che parecchi fra i migliori vecchi vogatori della Società si siano decisi di affrontare i 4500 metri del *match* (una distanza che lascia molti titubanti); qualche nuovo elemento ben inquadrato fra loro compirà l'*otto*, che a giorni comincierà il suo lavoro.

La canottieri « Italia » ha anche in questi giorni conchiuso un *match* col « Club Nautico » di Palermo in yole a otto per vogatori incoraggiamentisti, *match* che si correrà il 28 marzo qui in Napoli; quest'*otto* è già formato e già lavora composto di elementi nuovi; nulla se ne può dire fin ora.

Sembra che alle regate di Nizza l' « Italia » non partecipi: vi parteciperà invece certamente il « Club Nautico » coll'equipaggio a quattro *Guè-Guè*, campione *junior* d' Italia: Barbato, Stolte, Petteruti e Byngton che ha già una discreta forma e con un altro equipaggio a quattro, composto di nuovi elementi: i due equipaggi uniti correranno in otto: finora a otto fu fatta qualche uscita servendosi dell'*otto* di Gallinari dell'« Italia », in attesa dell'arrivo di una nuova imbarcazione ordinata al Dossunet.

Alla « Savoia » parecchie serate musicali, molti novellini, ma poco lavoro. Assai notato il Soresi, l'ex-vogatore romano, dedicantesi un po' a rompicollo al canoè, ma che attualmente ha già diminuito l'entusiasmo e... il lavoro. Qualche uscita l'ha pur fatta un giovane vogatore torinese, della « Cerea », se non erriamo, il D'Ovidio, che sembra sia intenzionato a lavorare assai.

Un altro vogatore torinese, pure della « Cerea », il Pagliano, si trova attualmente a Napoli e frequenta la canottieri « Italia ». Si dicono molte cose dei suoi progetti: che riprenderà a correre in *skiff*, che formerà una nuova edizione... riveduta e corretta, dei suoi famosi *double-sculls*, che allenerà l'otto per Nizza, che vi prenderà parte, per ora però la sua attività si esplica in rare gite domenicali in canoè e sappiamo che tutto il suo tempo è ora dedicato all'impianto amministrativo di una società industriale napoletana.

— La sera del 13 scorso si è riunita l'annuale assemblea della Sezione Partenopea del « R. R.-C. I. ».

Venne approvato il bilancio dell'esercizio 1902: bilancio che come al solito si chiude in disavanzo: si deliberò d'istituire a compimento dei Campionati del Mezzogiorno il Campionato in yole a otto e il Campionato in due, armamento libero.

Venuta la discussione sul punto scabroso, l'opportunità di bandire i campionati meridionali anche pel 1903 colla sicurezza di un nuovo *deficit* in aggiunta all'antico, il cavaliere G. A. Laganà, uno fra i più vecchi e benemeriti soci, osservò che gli pareva esser giunta l'ora che la Sezione finisse di sempre ricorrere per saldare i *deficit* all'abnegazione di qualche consigliere, pur constatando che come pel passato i suoi amici e lui stesso sarebbero pronti a seguitare nel sistema, ritenuto che meglio sarebbe per la Sezione, che la sua potenzialità finanziaria s'accrescesse e si diminuissero le spese.

A ciò basterebbe un poco di unione sincera e di buona volontà da parte di tutti i canottieri napoletani che per la massima parte non sono soci della Sezione (perfino dei presidenti di club non lo sono); la loro partecipazione materiale e morale basterebbe certo a portare a compimento e ad assicurare per l'avvenire la grande iniziativa dei Campionati meridionali, che tante simpatie hanno raccolto, e che segneranno certo il sorgere di una nuova èra pel canottaggio meridionale.

Il concetto del cav. G. A. Laganà, presidente della canottieri « Italia », sopra esposto, riscosse le unanime approvazioni e l'assemblea deliberava di lasciare impregiudicata per il momento la questione, dando mandato al presidente e vice-presidente di radunare i presidenti delle Società nautiche della Sezione e vedere, se colla buona volontà e col concorso di tutti, fosse possibile assicurare e i Campionati e il pareggio del bilancio sezionale.

Le cariche sociali venivano poi coperte come segue: Presidente, conte Lucchesi Palli; vice-Presidente, cav. Carlo Enrietti; Segretario, prof. Edoardo Migliaccio; Consiglieri, Alfredo Pattison, Onorato Fiorentino, Michele Platania, Giuseppe Kernot, Alberto di Marzo, Giuseppe Bonsignore, Gaetano De Angeli.

— (Roma). — Siamo lieti d'informare che in data 22 gennaio u. s. si è costituita in Roma una nuova Società di Canottieri la quale ha preso il nome di Club Canottieri « Roma ».

La Società ha per iscopo lo sviluppo del canottaggio, del nuoto e dello sport in genere, e di promuovere gite fluviali e marittime. I colori assunti sono il celeste e il nero.

Il comitato direttivo è così composto: Vanni dottor professore Giuseppe, presidente; Capanna Edoardo, vice-presidente; Giuliani rag. Numa, segretario; Carli Pietro, vice-segretario; Milani cav. Fortunato, direttore sportivo; Giovannetti Umberto, vice-direttore sportivo; Milani Curzio, ispettore del materiale; Lucchesi Alfredo, vice-ispettore del materiale.

La Sede della Società è in via Pompeo Magno I, la casina galleggiante è posta sulla destra del Tevere presso il ponte Margherita.

La Società conta già oltre 40 soci ed è provvista di numeroso materiale.

Siamo certi che il Club Canottieri « Roma » non tarderà ad iscriversi al « R. R.-C. I. » ed auguriamo alla nuova Società vita lunga e gloriosa.

— (Venezia). — La regina della laguna prepara pei campionati d'agosto festose accoglienze ai vogatori italiani ed europei.

Una notizia intanto che soddisfece assai i canottieri, è che il miliardario americano Gordon Bennett ha donato una coppa da disputarsi annualmente in una corsa internazionale di *outriggers* a otto a Venezia. All'opera adunque, giovani e vecchi canottieri!

In vista appunto dei campionati, un Comitato costituitosi a

Torino fra vecchi appassionati del remo, sta discutendo l'idea di un viaggio da Torino a Venezia da farsi seguendo il corso del Po. Nessun dubbio che molti prenderanno parte alla gita, e non lascieranno passar l'occasione di ammirare il bellissimo ed interessante paesaggio che si stende lungo il Po da Torino alla laguna.

BELGIO. — *Accordo di reciprocità fra la « F. B. S. A. » pel Belgio da una parte ed il « D. R. V. » per la Germania dall'altra, in merito all'ammissione degli equipaggi belgi alle regate in Germania e degli equipaggi tedeschi in Belgio.*

Ogni anno verrà compilato l'elenco delle società nautiche iscritte alle due federazioni contraenti, da inviarsi a ciascuna delle due federazioni, e potranno approfittare dei benefici di questo accordo solo quelle società iscritte in detti elenchi. Le società nautiche ascritte al « D. R. V. » sono autorizzate a prendere parte alle regate organizzate nel Belgio dalle società iscritte alla « F. B. », uniformandosi alle disposizioni del Codice di regata in vigore nel Belgio.

Reciprocamente le società iscritte alla « F. B. » sono autorizzate a partecipare alle regate organizzate in Germania dalle società iscritte al « D. R. V. », uniformandosi alle prescrizioni del Codice di regata in vigore nel Belgio.

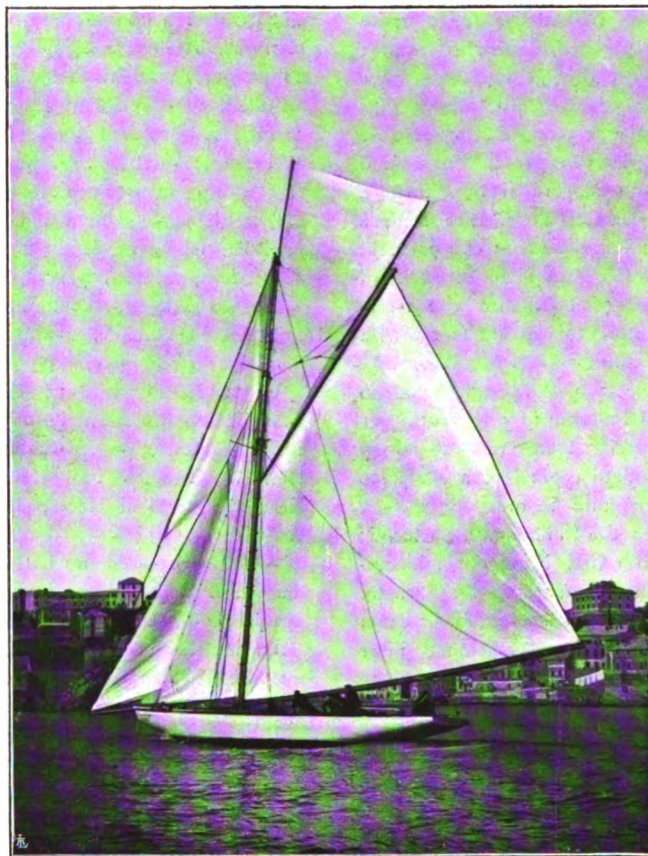
La « F. B. » s'impegna d'inviare in Germania soltanto quei vogatori che abbiano la qualifica di *amateur* richiesta dal « D. R. V. », uniformandosi ai regolamenti che reggono *l'amateurisme* in Germania.

Il « D. R. V. » s'impegna d'inviare nel Belgio soltanto quei vogatori che abbiano la qualifica di *amateur* richiesta dalla « F. B. », uniformandosi ai regolamenti dell'*amateurisme* nel Belgio.

Le società o i vogatori sospesi o squalificati dalla rispettiva loro federazione non saranno accettati dalla parte contraente alla quale sia pervenuta la notificazione.

Le indennità chilometriche, in uso nel Belgio ma non in Germania, non saranno accordate nè chieste dai membri del « D. R. V. »

I vogatori della « F. B. » s'interdicono di correre per premi in danaro. Non fanno parte della convenzione i vogatori belgi che hanno ricevuto premi in danaro dopo il 1° gennaio 1884.

Testo del regolamento belga circa l'amateurisme.

Nada del comm. Ignazio Florio (fot. Arbocò, Sturla).

Art. 62. — Le regate bandite o dirette da una delle società federate sono riservate in modo esclusivo ai membri delle società federate o ai membri delle società estere invitate.

Non saranno ammessi: 1° i vogatori di professione, i marinai e i pescatori di professione, i costruttori d'imbarcazioni di professione, i guardiani di società, i maestri stipendiati di remo, i vogatori pagati o che furono pagati per correre o che, a questo scopo, ricevono un sussidio qualsiasi; 2° i vogatori che hanno preso parte a regate aperte a persone contemplate nel paragrafo precedente.

Regolamento delle indennità per partecipare a regate.

Art. 1. — Gli equipaggi, sotto pena di squalifica, non possono ricevere premi in danaro nè realizzare il minimo profitto pecuniario dalla loro partecipazione a regate.

Testo del regolamento tedesco circa l'amateurisme.

Art. 6. — È *amateur* chiunque coltivi lo sport del remo non a scopo di lucro, ma per suo diletto, che lo coltiva o lo coltivò coi suoi propri mezzi o non vi percepì alcun vantaggio pecuniario. Non è *amateur* chiunque ritiri i suoi mezzi di esistenza unicamente da professione manuale, che non sia *amateur* in un altro genere di sport, che ricavi i mezzi di sussistenza come costruttore e che abbia corso per premi in danaro dopo il 1º gennaio 1884.

Art. 7. — Sarà ammesso alle regate chiunque appartenga da un mese almeno alla sua società in qualità di socio effettivo e che da un anno almeno sia riconosciuto *amateur* secondo le prescrizioni dell'art. 6.

Risoluzione capitolo 7. — Le società di canottaggio estere possono essere ammesse alle regate del « D. R. V. » se l'equipaggio iscritto ha i requisiti richiesti dall'art. 6.

Dove esiste una federazione generale riconosciuta dal « D. R.V. » le società che si iscrivono alle regate tedesche devono essere iscritte alla federazione della loro nazione.

Qualunque variante alle condizioni contemplate in questa convenzione deve essere notificata all'altra parte contraente.

Saranno uniti a questa convenzione i codici di regata belga e tedesco facendone parte integrante.

Questa convenzione fu conclusa per un anno a partire dal 1º gennaio 1903, e rimane in vigore d'anno in anno se la disdetta non è notificata per iscritto prima del 1º novembre.

Questa convenzione sarà redatta in due esemplari francesi e due tedeschi, rimettendo a ciascuna parte contraente un esemplare francese ed uno tedesco.

Pel « Deutschen Ruder Verband »: G. W. Büxenstein, *Presidente;* M. Morin, *Segretario.* — Per la « Fédération Belge des Sociétés d'Aviron »: O. Grégoire, *Presidente;* P. de Sahuguet, *Segretario.*

La Coppa di Francia (fot. A. Mola, Nervi).

FRANCIA. — A Nizza è cominciato il lavoro per le regate. Il valente campione europeo Prevel è di nuovo il capovoga dell'*otto* che disputerà il *match* coll'*otto* della S. C. « Italia ».

Nelle altre città nessun serio lavoro è stato incominciato.

INGHILTERRA. — Il *match* Oxford-Cambridge è stato definitivamente fissato pel 2 aprile.

Al momento in cui scriviamo gli equipaggi sono così formati: *Cambridge:* capovoga R. H. Nelson, kg. 71,50; 2. J. Edward Moss, kg. 80; 3. H. B. Grylls, kg. 77; 4. J. S. Carter, kg. 84,50; 5. P. H. Thomas, kg. 80; 6. C. R. Watkins, kg. 81; 7. J. R. K. Warneford, kg. 73; 8. W. H. Chapman, kg. 72; *tim.* N. E. Kelly, kg. 51,50.

Oxford: capovoga G. C. Drinkwater, kg. 73; 2. A. K. Graham, kg. 68; 3. W. W. Field, kg. 83; 4. A. de Long, kg. 82; 5. F. S. Kelly, kg. 75,50; 6. E. P. Evans, kg. 79,50; 7. D. Milburn, kg. 79; 8. C. A. Willis, 71,50; *timoniere* F. T. H. Eyre, kg. 40,50.

UNGHERIA (*R. M.*). — Dopo una campagna ben fornita il rowing ungherese può con soddisfazione considerare i successi del 1902.

I risultati ottenuti si possono ritenere per brillanti, qualora si pensi che solo tre o quattro società di Budapest si occuparono seriamente e sportivamente di rowing, e che furono queste che lo portarono all'altezza dell'estero.

La « F. H. S. A. » organizzò 4 giorni di regate con 19 corse, alle quali parteciparono 7 società ungheresi ed 1 estera. Inoltre i vogatori ungheresi presero parte ad 11 corse all'estero nelle quali vinsero 9 primi premi fra cui i Campionati in skiff dell'Austria, del Danubio e della Boemia; 76 vogatori si allenarono e 46 vinsero premi.

La classifica delle società è la seguente: R. C. « Pannonia » iscritta in 24 gare vinse 21 primi premi dei quali 4 Campionati; S. C. « Neptun » 3 gare, 3 primi premi; S. C. « Nemzeti » 4 gare, 1 primo premio; S. C. « Duna » 2 gare 1 primo premio; S. C. « Pozsony » 1 gara, 1 primo premio.

In quanto ad escursioni la stagione 1902 non fu molto brillante.

La più lunga sul Danubio fu quella eseguita da Budapest alle Porte di ferro, che conta circa 700 km. di percorso. Il R. C. « Pannonia » tiene anche il *record* pel numero di km. avendone percorsi 54.132, quantitativo non ancora raggiunto fin qui.

Per quanto riguarda il futuro pare che le cose si mettano bene.

La « F. H. » desiderando dare il massimo impulso possibile al nostro *sport* deciderà fra poco di entrare a far parte della « F. I. S. A. », e speriamo che questo avvenimento sia il principio di un nuovo periodo ascendente nella vita del rowing ungherese.

YACHTING

NOTIZIARIO

ITALIA. — Alle regate del Mediterraneo prenderà parte fra i yachts italiani anche *Dai-Dai III* del marchese Fazio del Pozzo: esso sarà condotto dal signor E. Cramer.

A queste regate concorrerà anche il 20 tonnellate *Magdalen* che fu recentemente acquistato in Inghilterra dal cavaliere U. Tonietti.

Saranno quindi due e forse tre i 20 tonnellate italiani che prendono parte alle regate del Mediterraneo, concorrendo con *Magdalen* anche *Caprice* del sig. Anatra e forse *Spring* di Oneto.

— Il campione italiano per la Coppa d'Italia che si sta costruendo nel cantiere Costaguta si chiamerà *Melisenda*: esso appartiene, come si sa, al sig. M. Dall'Orso.

— Riceviamo sopra l'1 tonn. *Marmar* che, corse testè le prove della Coppa del « Club Nautique » di Nizza, i seguenti dati dal suo costruttore ing. C. De Marini:

Lunghezza totale	m.	6,00
Linea d'acqua	»	4,05
Larghezza	»	1,73
Raggio deriva	»	1,02
Catena	»	1,64
Perimetro	»	3,88
Immersione	»	0,14
Superficie sezione immersa	mq.	0,16
Superficie velica	»	32,50
Stazza	tonn.	0,97

Lo scafo è in cedro e l'alberatura in bambù. Le vele sono di Claverie. Esso fu costrutto in 39 giorni.

Nel cantiere De Marini sono in costruzione tre lancie automobili fra cui una con motore di 20 cavalli per un signore milanese.

— (Cornigliano Ligure) — *« Club della Vela »*. — Il 1° scorso febbraio ebbe luogo l'assemblea generale ordinaria. Aperta la seduta il Presidente partecipò che S. A. R. il Duca degli Abruzzi accettò la nomina a Presidente onorario! La partecipazione fu accolta con vivo entusiasmo e salutata da triplice e caloroso *hurrà!*

Il bilancio si chiude con un attivo netto in cassa di L. 614,40.

Il Consiglio scaduto seppe, in poco tempo, estinguere tutte le passività, di guisa che il Châlet sociale resta completamente riscattato ed aumenta il suddetto attivo.

Furono discusse le modificazioni allo Statuto che la Commissione all'uopo nominata, composta del Vice-presidente signor Dufour, del Segretario signor Lunaro e del signor ingegnere De Marini, ebbe a proporre.

Per acclamazione venne confermato a Presidente quel perfetto gentiluomo che è il senatore Gerolamo Rossi Martini, socio benemerito del « Club della Vela ».

A Vice-presidente venne eletto il signor avvocato Carlo Dufour, ed a Consiglieri i signori Lunaro L. A. (rielezione), Vernazza Luigi (id.), Galleano R. (id.), Gambaro G. (id.), Garello E. (id.), Malerba N. S. (nuova elezione), Musso Alberto (id.).

In seguito il nuovo Consiglio — assenti i signori Lunaro e Vernazza — ad unanimità di voti riconfermò il primo a Segretario e nominò Cassiere il secondo.

— Fra i nuovi soci del « Club della Vela » notiamo il cav. Garibaldi Coltelletti, Vice-presidente del « R. Y.-C. I. », l'invidiato proprietario di *Sally*.

— A proposito delle elezioni del « Club della Vela » ci si informa che i signori Lunaro e Vernazza ebbero a rinunziare alla carica di Segretario e Cassiere, causa le loro occupazioni professionali.

FRANCIA. — *Coppa del* Club Nautique *di Nizza*. — Un tempo splendido ha favorito le prove di questa Coppa a cui presero paste i yachts italiani *Azio V* e *Marmar* ed i francesi *Monte Carlo, Ephémère, Monaco, Rainette, Luisa, Nicette* e *Sidi-Kaissa*.

La prima prova ebbe luogo il 16 febbraio con brezza leggera da sud-ovest, che aumentò un po' durante la corsa.

L'arrivo succede nel seguente ordine:

Azio V . . . . 12° 59' 39"
Monte Carlo . . 1° 01' 38"
Marmar . . . . 1° 03' 00"
Ephémère . . . 1° 05' 44"
Monaco . . . . 1° 10' 23"

Seguono gli altri.

Viene presentata una protesta contro *Azio V* per aver toccata una boa e contro *Monte Carlo* per verifica di stazza. Entrambe queste proteste vengono accettate.

Nella seconda prova, fatta con brezza leggerissima, l'ordine di arrivo fu il seguente:

1° *Azio V*, 2° *Ephémère*, 3° *Monte Carlo*, 4° *Marmar*, 5° *Monaco*, ecc.

Venne presentato un nuovo reclamo contro *Azio V* per la stazza, che venne accolto e che diede per risultato la messa fuori gara di questo yacht.

La terza prova ebbe luogo fra *Ephémère* e *Marmar*, e finì colla vittoria del primo, che raggiunse e sorpassò *Marmar* proprio alla boa di arrivo mentre questo aveva un vantaggio di pochi secondi.

La Coppa passa quindi in Francia.

— Il 5 tonnellate *Titave*, campione francese per la Coppa d'Italia è arrivato a Cannes dove pure trovasi *Suzette* campione per la Coppa di Francia.

— Fra i yachts forestieri che prenderanno parte alle regate del Mediterraneo bisogna annoverare il 5 tonnellate *Calypso* appartenente al tedesco sig. Hugo Wahl, ed il 2,5 tonnellate *Luisilla II*, appartenente al sig. Gallo, spagnuolo.

— (Cannes) (*J. A. M.*). — Verso la metà dello scorso febbraio venne varato lo *steam yatch Simone* di 10 tonnellate e 20 m. di lunghezza, costrutto pel signor Colombe, proprietario dell'1 tonnellata *Croisette* ex *Sequana*.

Le operazioni del varo riuscirono egregiamente alla presenza di molti invitati, fra i quali notavansi il presidente, il vice-presidente e tutti consiglieri della « Société des Régates Cannoises » della quale *Simone* porterà il guidone.

La deriva di 1 tonnellata *Gallia*, appartenente al signor J. A. Mounier, venne varata ed armata per prender parte alle regate di quest'anno.

— Due dilettanti di Cannes costrussero una deriva di 10 tonnellate del tipo *Sequana*, che ha le seguenti caratteristiche: lunghezza m. 4,50, larghezza m. 1,70, profondità m. 0,30, superficie velica mq. 20.

INGHILTERRA. — *Shamrock III* è ormai quasi pronto pel varo che avrà luogo il 17 marzo. L'equipaggio è già sul luogo ed è occupato nel confezionare l'attrezzatura. Si sta pure preparando il *Shamrock I* che dovrà servire di termine di confronto.

— Il giornale *The Field* ha fatto fare l'anno scorso interessanti esperienze sulla resistenza dei pezzi vuoti dell'attrezzatura dei yachts; quest'anno esso intende continuare questi esperimenti applicandoli ad attrezzature di dimensioni maggiori e confrontandoli con quelli di bambù.

— Il celebre costruttore navale Sibbick ha dichiarato fallimento, e quanto prima saranno venduti all'incanto parecchi yachts da corsa e da crociera, che si trovano in questo cantiere.

— In America fu testè varata una lancia automobile azionata da un motore di 120 cavalli, che dovrà dare la velocità di 40 chilometri all'ora.

— In gennaio fu varato in Inghilterra il yacht *Lorena* di tonnellate 1650: esso è il più grande yacht che sia munito di motore a turbine.

Marina Militare

NOTIZIARIO

ITALIA. — *Il Vittorio Emanuele III*. — Degno di essere rilevato a questo proposito è come il tipo italiano *Vittorio Emanuele* continui a raccogliere dappertutto l'universale approvazione ed anche in Francia.

L'articolo di fondo del *Moniteur de la flotte* del 21 febbraio scorso è dedicato al nuovo tipo italiano, che vien chiamato *le point de soudure* tra la corazzata di squadra e il grande incrociatore corazzato.

L'articolista parlando anzitutto del tipo *Saint-Bon*, così continua.

« Ces bâtiments étaient-ils des croiseurs, étaient-ils des cuirassés, au sens que ces mots avaient alors? Il était difficile de le dire, car ils se rapprochaient des uns et des autres. Ils semblaient avoir été conçus pour répondre à la loi, en quelque sorte fatale, que M. Honoré Leygues, dans son rapport sur la marine pour 1903, exprime si bien: « être plus puissant que le croiseur aussi rapide être plus rapide que le croiseur aussi puissant ».

« Cette loi, les Italiens se montrant encore une fois des précurseurs avisés, viennent de l'appliquer à nouveau dans leurs bâtiments récents de la classe *Vittorio Emanuele*: ils leur donnent 21,5 ou 22 nœuds et cela (chose essentielle) avec un déplacement de 12.625 tonneaux, sensiblement égal au tonnage moyen de nos cuirassés de la période précédente (*Bouvet*, *Brennus*), qui ne marchent que 17 à 18 nœuds.

« Ces bâtiments portent deux canons de 30 centimètres, douze de 20 centimètres, douze de 10 centimètres, douze de 47 millimètres. Ils ont une ceinture complète jusqu'à 1 m. 30 de la flottaison, et épaisse de 253 millimètres + 20, alors que sur la moitié de la longueur une cuirasse mince de 200 millimètres forme une sorte de fort central.

« Ce sont donc pour l'armement et même pour la protection des cuirassés, alors que par leur vitesse ce sont des croiseurs, en sorte qu'ils constituent pleinement, et mieux encore que ne le faisait jadis le *Saint-Bon*, le point de soudure entre les deux types classiques.

« Il est vrai qu'on a mis en doute la réalisation possible de tant de qualités sur un navire de 12.600 tonnes. Il est vrai qu'on a prétendu qu'il n'était pas possible d'obtenir avec 19.000 chevaux la vitesse indiquée, que les essais seront faits en dehors des lignes d'eau, etc... Mais on avait déjà émis des doutes semblables pour les *Saint-Bon* lors de leur apparition, et il a bien fallu se rendre compte à l'évidence devant la réalisation des résultats annoncés.

« N'oublions pas, d'ailleurs, que les Italiens ne donnent pas à la légère et au jugé leurs prévisions de vitesse, puisqu'ils

ont à leur disposition à Spezia un bassin d'essai — que nous attendons toujours en France! — qui leur permet de calculer très exactement le nombre de chevaux qu'ils doivent exiger pour faire obtenir à une coque de forme donnée telle ou telle vitesse ».

Che ne dicono i collaboratori comandati della *Marine Rundschau* e tutti coloro che si affrettarono a far eco ai loro sarcasmi? L. d'A.

— *Pei morti di Lissa.* — Ai primi dello scorso novembre l'*Italia Militare e Marina* pubblicava un generoso articolo in cui chiedeva agli italiani che più oltre non si obliassero i morti di Lissa, ed esprimeva l'augurio che abbia a sorgere un giorno nella stessa isola di Lissa un monumento commemorativo dedicato ai morti delle due nazioni. Qualche altro giornale riportò il nobilissimo appello, ma al solito nessuno ne parlò più. Però nella seduta del 23 gennaio della Sezione Torinese della Lega Navale, Lorenzo d'Adda propose che la Sezione di Torino prenda l'iniziativa di una sottoscrizione in tutta Italia, fra soci e non soci della Lega, perchè sorga in Ancona un monumento dedicato ai nostri 620 valorosi che a Lissa diedero la vita in olocausto alla grandezza della patria. Poichè è da Ancona che mosse la squadra alla ricerca del nemico, ci pare che sia Ancona la sede più indicata e più opportuna per accogliere il ricordo. L'Austria non ebbe che 38 morti.

La proposta di Lorenzo d'Adda fu votata per acclamazione e l'assemblea delegò senz'altro il consiglio direttivo della Sezione Torinese perchè siano iniziate pratiche tanto colla Presidenza della Lega Navale, quanto con le altre Sezioni affinchè si concretino le forme e le modalità della sottoscrizione.

Speriamo che il popolo italiano risponda prontamente e generosamente all'appello della Sezione Torinese della Lega Navale. L. d'A.

— Troviamo opportuno tributare a nome della *Rivista Nautica* un caldo e sincero plauso agli ammiragli Bettòlo e Morin ed all'on. colonnello Fazio, pei luminosi discorsi da essi pronunziati alla Camera in occasione della recente discussione circa le spese militari. Tutti coloro che amano la marina, che la servono, che lavorano e che combattono per essa e per la sua prosperità, col pensiero, con la parola, con la penna o con la spada, si uniranno a noi per inviare ai tre illustri uomini l'espressione della più viva gratitudine. L'onorevole Zanardelli ebbe al suo fianco, durante l'epica battaglia parlamentare, dei lottatori degni di lui. L. d'A.

— *La Sezione Genovese della « Lega Navale ».* — Il 15 febbraio ebbe luogo in Genova l'assemblea generale della « Lega Navale », per la rinnovazione delle cariche sociali.

Presiedeva l'on. Fasce, vice-presidente.

Dopo la lettura della relazione del Consiglio, fatta dal ff. Segretario prof. ing. Gustavo Bucci, donde risultò che il numero dei soci si è in quest'ultimo anno ridotto da 1100 a circa 500, si procedette alla elezione del Consiglio direttivo e pel venturo biennio riuscirono eletti i signori: Piaggio senatore Erasmo, *Presidente* — Corradi comm. Giuseppe e Raffo cav. B., *Vice* — Bucci ing. prof. Gustavo, *Segretario* – Cabella cav. Vittorio, *Tesoriere* — Avanzini, Pozzo, Castelluccio, Gian Carlo Daneo, Fasce, Del Balzo, Antonelli, Fiamberti, Longhi, Odero, Mancini, Prina, Molli, ing. Bernati e Zenoglio, costruttori, *Consiglieri.*

Nella lista predomina l'elemento dei costruttori; è quindi sperabile che il lavoro futuro si svolgerà in modo da preparere nuovo sviluppo alle industrie navali.

FRANCIA. — *I sottomarini francesi.* — La Francia prosegue dunque attivamente e fermamente il suo programma per la costruzione dei sottomarini. Siamo però sempre nel periodo di prova, data la diversità dei tipi che la Francia mette in cantiere. Ecco le ultime notizie. I tre tipi stati messi in cantiere alla fine del 1902 sono dei sottomarini propriamente detti. Il tipo *X* è dovuto ai piani dell'ing. Romazzotti; sposta 168 tonn., è lungo m. 37,40, largo m. 3,12 ed emerso pesca m. 2,30. È munito di due eliche mosse da un motore a scoppio. La sua velocità prevista è di nodi 10 e 1|2. Il tipo *Y*, dovuto al Bertin, sposta 213 tonn., è lungo m. 43,50 e largo 3 m.; è munito di una sola elica e avrà una velocità di nodi 11. Il tipo *Z*, su piani del Maugas, avrà 202 tonn. di spostamento, m. 41,35 di lunghezza e 3 di larghezza; velocità 11 nodi.

Due nuovi sommergibili, tipo Laubeuf, sono infine stati messi in cantiere a Tolone. Portano i nomi di *Aigrette* e *Cigogne*. Spostano 172 tonn., hanno metri 35,85 di lunghezza, m. 3,80 di larghezza e m. 2,50 di pescagione a battello emerso. Sono muniti di una sola elica e fileranno nodi 10 1|2.

Entro il 1903 dovranno poi essere messe in costruzione altre 19 unità tra sottomarini e sommergibili. Un sol tipo è conosciuto, disegnato colla lettera *omega*. Eccone le caratteristiche: tonn. 301, lunghezza m. 48,90, larghezza m. 4,20, pescagione m. 2,76. Avrà 11 nodi di velocità, porterà due tubi di lancio ed il suo effettivo comprenderà due ufficiali e 18 uomini. È degno di nota il grande spostamento di questo sottomarino, il più grande finora raggiunto. Dopo il tipo *Français* da 146 tonn. ed il tipo *Farfadet* da 185 tonn., la Francia aveva creduto opportuno discendere a sole 70 tonnellate colle venti unità del tipo *Naïade*; ma fu un disastro. Le esperienze eseguite con battelli di tal tipo, furono una serie di delusioni e provarono che non si poteva fare fidanza con sì minimo dislocamento. Da qui le aumentate dimensioni delle unità ultimamente concepite.

Quello che ora urge dal punto di vista del nostro interesse nazionale è che anche l'Italia spinga avanti più alacremente la costruzione dei suoi sottomarini di prova. Occorrerebbe averne almeno mezza dozzina in costruzione, anche di tipi tutti differenti. Le esperienze saranno lunghe e difficili e più ampia e variata sarà la collezione, più facile sarà la scelta del tipo più perfetto. Non ci stancheremo mai dal ripetere che da noi si va troppo a rilento. Fummo dei primi ad aprire due anni or sono una campagna di stampa a favore dei sottomarini e sommergibili e più che mai insistiamo sulla suprema necessità che ha l'Italia di disporre al più presto di una flottiglia di sottomarini a difesa delle sue grandi città marittime e a gagliardo sostegno della difesa mobile lungo le coste. L. d'A.

— *Le modifiche alle corazzate francesi tipo* Patrie. — E non soltanto in Germania la teoria della bassa cintura della murata superiore indifesa riceve il colpo di grazia. Nella stessa Francia s'incomincia a comprenderne tutto l'errore. Nel numero di dicembre scorso noi facevamo una minuta critica del tipo *Patrie*, segnalandone i difetti. Ora è noto che quelle unità di tal tipo, di cui non s'è ancora incominciata la costruzione, subiranno modificazioni profonde. Sarà diminuita la grossezza della cintura, e, sino alla coperta, verrà inalzata una corazzetta superiore. Invece dei 18 pezzi da 164 verranno installati 14 pezzi da 18; le torricelle saranno pure diminuite e sostituite in parte con casamatte; sarà pure migliorata la velocità. A proposito di velocità: ecco qui come si espresse alla Ca-

mera francese il ministro della marina, Pelletan, nel suo vigoroso discorso del 6 febbraio ultimo:

« La rapidité des navires a été, de tout temps, entre le Parlement et la vieille école représentée dans certains conseils de la marine, une lutte de tous les instants.

« La vitesse ne sert à rien sur le champ de bataille, dit la vieille école, et cet avantage ne vaut pas les sacrifices de argent et de déplacement nécessaires pour l'acquérir.

« La vitesse, mais elle a été de tout temps la condition première de la victoire; c'est l'instrument de ces combinaisons ingénieuses et de ses entreprises hardies par lesquelles l'intelligence peut battre les gros bataillons et les grosses escadres, la vitesse, mais c'est une revanche éternelle du génie de la guerre contre la supériorité brutale du nombre; c'est la ressource forcé du plus faible; c'est son dernier moyen de défense.

« Et si je regarde nos traditions, à nous, Français, j'aperçois la vitesse, sur terre comme sur mer, comme l'arme par excellence qui a permis à la vieille *furia francese* de déconcerter, de surprendre et de foudroyer tant de fois ses ennemis.

« Les navires rapides ne sont pas faits pour emporter les ordres, surveiller au loin, n'intervenir dans le combat que pour recueillir les blessés.

« Non! on ne fait pas pour un rôle aussi subalterne des navires de 25 ou 30 millions, un tonnage presque aussi fort que celui des cuirassés. Si nous voulons ces navires rapides, c'est pour les rendre indépendants, c'est pour qu'ils aillent, perçant au besoin les blocus, et ils les perceront quand ils voudront, s'ils sont vraiment rapides porter cette guerre d'audace et de surprise qui est familière au génie français.

« On nous dit: « Mais qu'allez-vous gagner avec ces navires? » et l'on nous objecte que la vitesse coûte bien cher. Voilà, je suppose; un navire qui fait 21 nœuds oui cela coûtera très cher de lui faire faire 22 nœuds et même 21 nœuds et demi. On ajoute: « A quoi servira ce demi-nœud de plus ».

« Un demi-nœud, c'est d'abord le moyen d'arriver plus vite; mais, sur le champ de bataille, c'est plus encore, c'est le moyen d'imposer le mode de combat qui vous sera le plus favorable suivant que votre artillerie sera plus ou moins forte, que vos quirasses seront plus ou moins épaisses, et que vous aurez intérêt à combattre de près ou, au contraire, à combattre à longue distance.

« Quand vous serez sur le champ de bataille, un demi-nœud de plus, c'est le moyen d'opérer une manœuvre, de vous porter sur le point décisif, plus vite que votre adversaire ne pourra le faire, et au moment où la bataille sera définitivement décidée, où une flotte sera en retraite et où une autre la poursuivra, ce demi-nœud de plus, c'est pour le chasseur la certitude de rattraper sa proie et c'est, pour la proie, la certitude de lui échapper. Voilà ce que c'est ce demi-nœud de plus ».

L. d'A.

Profilo e piano del ponte della corazzata germanica *Braunsweigh* (dal giornale *Le Yacht*).

INGHILTERRA. — *Navi-staffette.* — L'ammiragliato decise di aumentare il potere offensivo delle nuove navi-staffette allo studio e di cui parlammo nel fascicolo di gennaio: saranno muniti di dieci cannoni da 76 mm., invece di sei, disposti in modo da poter battere un maggior campo di tiro; di più riceveranno otto cannoni pom-pom e finalmente tubi lanciatorpedini di 457 mm. su ciascun fianco e sul ponte.

Le caratteristiche di queste navi furono definitivamente fissate così: lunghezza m. 190,73; larghezza m. 12,20; immersione media 4,32; spostamento 2.900 tonn. Avranno un lungo castello di prua; il ponte corazzato, a dorso di tartaruga, di 37 mm. di spessore discendente sui fianchi sotto la linea di acqua; un blockaus a prua pel comandante. Le macchine svilupperanno 17.000 cav. e 25 n. La dotazione normale di carbone di 165 tonn. potrà essere portata a 300 tonn., che accorderà un raggio d'azione di 200 miglia a tutta forza e permetterà loro di attraversare l'Atlantico alla velocità oraria di 10 nodi.

— *Prova comparativa tra gli incrociatori Hyacinth e Minerva.* — Informazioni ufficiali precisano come segue le condizioni nelle quali si è svolta la recente prova comparativa tra i due incrociatori: *Hyacinth* (con caldaie Belleville) e *Minerva* (con caldaie cilindriche) che a tale uopo hanno compiuto, partendo simultaneamente da Plymouth, la traversata Plymouth-Gibilterra e viceversa.

Viaggio Plymouth-Gibilterra. — Potenza sviluppata dagli apparati motori delle 2 navi: 7000 cav. Consumo unitario di carbone in entrambi: 2 libbre. Perdite d'acqua delle caldaie del *Hyacinth:* inferiori a quelle delle caldaie del *Minerva*.

Viaggio Gibilterra-Plymouth. — Potenza sviluppata dagli apparati motori delle 2 navi: 10.000 cav. Velocità raggiunte: *Hyacinth,* 21 nodi; *Minerva,* 20.

Il *Hyacinth,* precedendo sempre più il *Minerva,* arrivato al capo Finisterre ha un'avarìa nella macchina di babordo, nella quale la fusione parziale del cuscinetto della manovella intermedia produce urti violenti e rottura successiva dei due bulloni della corrispondente testa di biella costringendo ad una fermata brusca.

Il funzionamento delle caldaie Belleville è stato perfetto durante i due viaggi.

Marina Mercantile

NOTIZIARIO

ITALIA. — *Varo del piroscafo* Bambara. — Il giorno 21 gennaio nel cantiere navale di Muggiano si è varato felicemente il piroscafo *Bambara* per trasporto merci e passeggeri.

Il bello ed elegante vapore ha le seguenti dimensioni:

Lunghezza fra le p. p.	m.	82
Larghezza massima	»	11,58
Altezza	»	7,30
Dislocamento in pieno carico circa	tonn.	4.000
Stazza lorda	»	2.150
Portata	»	2.600

La macchina alimentata da 2 caldaie di diametro 10' 6" e di lunghezza 13' 6", ha i cilindri di 20" quello di A. P., 33" quello di M. P. e 54" quello di B. P. con corsa comune di 39". Essa è capace di sviluppare una forza di 1200 cavalli imprimendo alla nave una velocità di 12 miglia all'ora e fu costrutta dalla ditta Richardsons, Westgarth e Co., Ltd. di Hartlepool.

Alla cerimonia del varo assistevano gli ammiragli Coltelletti ed Annovazzi, e molti altri ufficiali della R. Marina e del R. Esercito, nonchè uno stuolo di eleganti signore.

Madrina fu la signora Coltelletti-Paggy, consorte del cav. Garibaldi Coltelletti di Genova, vice-presidente del « R. Y.-C. I. ».

— *Le prove del piroscafo* Solferino. — Il 20 febbraio scorso a Genova ebbero luogo le prove ufficiali del piroscafo *Solferino,* testè riparato dallo stabilimento della « Società Esercizio Bacini » alle Grazie. Questo piroscafo, oltre all'avere subite importantissime riparazioni e modifiche allo scafo, ha avuto totalmente cambiato l'apparato motore. La nuova motrice, costruita totalmente dal detto stabilimento meccanico, è a triplice espansione, della forza di 1300 HP, munita di due valvole cilindriche e di tutti i perfezionamenti moderni.

È bene illuminata, arieggiata ed accessibile in tutte le sue parti.

Il vapore è fornito da due caldaie cilindriche monofronti a tre forni, ciascuna fornita dell'apparecchio Howden per il tirare forzato, pure ivi costrutte.

Al loro alimento è largamente provveduto col mezzo di pompe principali ed ausiliarie e così pure è provveduto all'esaurimento delle casse di zavorra e delle sentine. Durante la corsa di prova, riuscita splendidamente, la velocità media del piroscafo fu di nodi 13, senza che si verificasse il benchè minimo inconveniente.

Il *Solferino* ha già ripreso i suoi viaggi regolari nell'Adriatico.

Assistevano alle prove i rappresentanti dell'ufficio tecnico della R. Marina, del registro italiano e dell'ufficio tecnico della N. G. I.

AUSTRIA-UNGHERIA. — *Il varo del* Franconia. — Il 13 febbraio scorso fu varato nel cantiere della « Northumberland Shipbuilding C. di Newcastle, un grande ed elegante piroscafo, fabbricato per ordine dei signori L. Kosovich, D. Tripcovich e C.i di Trieste, denominato *Franconia.*

Le sue dimensioni sono: lunghezza m. 113,384, larghezza m. 14,630, puntale m. 9,398. Fu costruito sotto la speciale sorveglianza del Lloyd Register, con extra-rinforzi per speciale grande portata: fu sorvegliato pure durante la costruzione dal Veritas A. U. Il *Franconia* ha un lungo cassero e un lungo ponte con castello di prua. Gli alloggi sono collocati in grandi case di acciaio sul ponte centrale. I corridoi sono alti e adattabili al trasporto di truppe ed emigranti.

La massima cura è stata usata per le operazioni di carico e scarico, alle quali saranno adibiti nove verricelli e un gran numero di mancine sopra ogni boccaporto.

Il piroscafo è fornito di ampia zavorra d'acqua per gli eventuali viaggi senza carico. La macchina sarà fornita dalla « North Eastern marine Engineering Cie Limited », e consisterà di macchine a triplice espansione con cilindri 25 × 41 × 68 con 48 di corsa; forniranno il vapore tre grandi caldaie delle dimensioni di 14 × 11 con una pressione di lavoro di 180 libbre. Il *Franconia* porterà circa 7000 tonnellate di carico con una velocità media di 11 miglia.

BIBLIOGRAFIA

S. A. R. Luigi di Savoia, Duca degli Abruzzi — U. Cagni — A. Cavalli Molinelli — *La* Stella Polare *nel Mare Artico 1899-900.* — Ulrico Hoepli, Milano, 1903.

« Pazienza e perseveranza furono due virtù continuamente esercitate in questo viaggio ».

Questa è la sentenza che a metà della cinquantesimaquinta pagina la penna del Duca vergò, buttandola là come austera consolazione di giovane forte e di capitano che, avendo allora provato la prima delusione e divinando le altre molte e più intense onde quella prima fu la foriera, gli aprì il libro della esperienza dei mari glaciali. La sentenza dà al bel volume la nota dominante, al volume che è codice di pazienza e perseveranza. Ma il Duca ha dimenticato due altre virtù che in lui e nei compagni rifulsero: *fortezza e temperanza.*

Fortezza sua e dei compagni. Sua, perchè il capitano che a mezzo dicembre aveva loro esposto « il piano delle spedizioni colle slitte, conosciuto solo fino allora nelle linee generali, ma non nei suoi particolari », e che il 23 aveva eseguito il viaggio di prova, vedevasi obbligato a troncarlo per inopinato abbassamento della temperatura (nientemeno che di 18 gradi in un colpo), per la precipitosa caduta della sua slitta da un ciglione

alto otto metri sul ghiaccio della baia di Teplitz, ed infine per la congelazione di due dita della mano sinistra.

La inevitabile cessione del comando a Cagni — degno luogotenente — commuove per nobile semplicità: « Mentre il dito indice di Cagni era in via di guarigione, si era resa invece necessaria l'amputazione dell'estremità delle mie dita.

« Io desiderava che il dottore la facesse il più presto possibile perchè le ferite si chiudessero in tempo. Egli al contrario la ritardava sempre per salvare la parte che non era irremissibilmente perduta.

« L'amputazione, non potendosi fare prima della metà del mese, io cominciava ad essere in pensiero di non prender parte alla futura spedizione. Colle dita da poco operate, io non sarei stato in grado di servirmi della mano, e per di più si sarebbe dovuto curarle, cosa impossibile in marcia, sotto una tenda. Se in condizioni ordinarie il non potersi servire di una mano è una molestia, in quelle regioni un tale stato avrebbe obbligato un altro ad aiutarmi continuamente e mi avrebbe reso inutile là dove tutti e sopratutto i capi devono dare il buon esempio. Se si pensa poi anche che un improvviso aumentare del male od una ricaduta, molto facile a sopravvenire ad un dito già gelato, poteva obbligarmi a ritornare alla capanna, si vede come la mia persona diventava per i compagni una preoccupazione, che da un momento all' altro poteva far fallire tutta la spedizione. Fin dal 15 gennaio, quando il dottore non mi aveva ancora fatto conoscere le sue intenzioni, io avevo annunciato a Cagni ch'egli avrebbe preso, in vece mia, il comando della spedizione. Non potevo affidarla ad un Capo che possedesse maggior energia, attività, facilità di risorse, resistenza fisica e morale. Nel dargli il comando della spedizione lo lasciai libero di prendere nei particolari tutte le disposizioni che avrebbe creduto più atte ad assicurarne la riuscita, seguendo solo la linea generale che insieme avevamo stabilito. Il 18 gennaio fu fatta l'amputazione di quasi tutta la prima falange del mio dito medio, e dieci giorni dopo, quella di una parte dell'anulare ». Nel racconto volutamente sobrio di codesto episodio della campagna v'è tutta la tensione dell'arco della volontà per nascondere un dolore morale assai più acerbo del fisico. E non è fortezza questa?

Altrettanta nei compagni. Ecco ciò che Cagni segna il 21 aprile: « Dopo mezzogiorno abbiamo percorso non meno di dodici miglia e siamo quindi in 85° 44'. La temperatura è — 29°, il cielo sereno, le brezze da settentrione ci promettono ancora bel tempo e il ghiaccio davanti a noi è piano. Naturalmente non mi passa neppure per la testa l' idea del ritorno; ma è giusto che ne parli ai miei compagni la cui vita legata alla mia, è nelle mie mani. Dopo il pranzo espongo loro le nostre condizioni ed i miei progetti ».

« Abbiamo ancora trentatre giorni di viveri completi, che « a razione ridotta ci possono bastare per quarantaquattro, « vale a dire sino alla fine di maggio. Avanzando per un'altra « settimana noi saremmo di ritorno qui con trenta giorni di « viveri a razione ridotta. Abbiamo, è vero, impiegato per « arrivare sino a questo accampamento quaranta giornate, ma « nel ritorno, sia per la temperatura più dolce, sia per il « minor numero di slitte e la nostra maggior pratica, si può « far assegnamento sopra un cammino assai più rapido. Ora « con sei o sette giorni di marcia simile a quella di ieri e « ier l'altro, un risultato si otterrebbe, se non di completo « successo, almeno molto soddisfacente. Per contro il prolungare la marcia in avanti può esporci a forti privazioni nel « ritorno ed anche a un gravissimo rischio se per disgrazia « ci cogliesse una nevicata. Le 30 miglia fatte in due giorni « non si potrebbero rifare nemmeno in quattro, e se il ritorno « fosse lento, oltre la mancanza di viveri si sarebbe colti dallo « sgelo, cosa che ci potrebbe essere assai fatale ».

Leda di S. A. R. il Duca degli Abruzzi. *Sally* del cav. G. Coltelletti.
Partenza della 3ª prova di eliminazione il 10 febbraio (fot. E. Arbocò, Sturla).

« Esposto in tal modo il pro e contro di un estremo tentativo, chiedo agli uomini la loro opinione. Fu un grido unanime: « *En avant!* »... andiamo avanti sinchè non si raggiunga almeno l'87° grado di latitudine. Dovremo esser abbandonati da Dio proprio ora? Io spero e con me sperano questi tre uomini pei quali sento una vera ammirazione ».

No, non son davvero molte le pagine della letteratura classica, oltre misura decantate per il potere nutritivo della mente che da loro sprigionasi, le quali contengano tanto buono e sano pane come queste e parecchie altre della Relazione di Cagni.

Ai miei occhi di lettore instancabile, il libro della *Stella Polare* ha il suo luogo tra quelli che, esaltando l'animo di una generazione, la educano temprandone il carattere. Sino il dolore, sino la giustamente sentita compassione per i compagni speranti nella notte iperborea, assumono un maestoso aspetto di austerità. Eccoli Querini, Ollier e Stökker, i tre accomunati dalla morte livellatrice dell'umanità, balzanti fuori dalle pagine dei tre autori, il Duca, Cagni e il dottor Cavalli Molinelli.

Il primo scrive:

« Aprile 18 — Alle sei del mattino sento John gridare ripetutamente: « Cardenti è di ritorno ». Mentre mi vesto in fretta, anzioso d'interrogarlo, odo pure pronunciare i nomi del dottore e di Savoie. Le nostre inquietudini hanno finalmente un termine. Il primo gruppo è tornato. Ma, come mai Cardenti si trova con questo, e come mai Cavalli ha un *caiaco?* Che il secondo gruppo glie ne abbia dato uno? Che i due gruppi sian tornati insieme? Non ancora interamente vestito, mi precipito fuori della tenda. Prima ancora di salutare Cardenti, gli domando: « Che gruppo siete? » — « Il secondo », mi risponde: « il primo, composto del tenente Querini, di Stökker e di Ollier ha lasciato il comandante Cagni il 23 marzo e noi ce ne siamo separati il 31 ». Sventura! « Quelle poche parole rattristano nuovamente l'animo mio, che per un momento si apriva alla speranza. Leggo intento un biglietto del dottore. Egli scrive in data del 17, vale a dire di ieri, che dal 15, giorno di Pasqua, si trova nelle vicinanze di Capo Säulen, senza poter salire sull'isola, e che ha spedito Cardenti col *caiaco* perchè lo si mandi a prendere con un battello..... ».

« Mi faccio intanto raccontare dal Cardenti ciò che ha fatto nella notte. Spedito mentre il *pack* era poco scostato da terra si era diretto col *caiaco* verso l'isola per vedere di salire sul ghiacciaio che terminava in quel luogo in una muraglia alta dai tre ai quattro metri. Approfittando di un crepaccio che finiva nel mare, egli, lasciato il *caiaco*, cercò di arrampicarsi. La corrente glielo portò via e nel crepaccio, senz'esser sicuro di poter salire, fu costretto di lavorare per ben due ore colla piccozza per farsi una strada sul ghiaccio. S'incamminò poi verso la baia, ma non orizzontandosi, si diresse sull'alto dell'isola. Nel mattino vedendo in lontananza gli alberi della nave, giunse alla capanna dopo esser stato in piedi l'intera notte. Solo una persona della sua fibra poteva sopportare un tale strapazzo ».

L'arrivo del secondo gruppo (Cavalli, Cardenti e Savoie) dopo quindici giorni d'ansiosa attesa rallegrò la capanna; ma pur troppo generò la convinzione che qualche seria disgrazia doveva esser capitata a Querini. Cavalli aveva lasciato Cagni il 31 marzo in ottima salute. Querini con Stökker e Ollier era partito il 23. Nel procedere a settentrione, Cagni aveva modificato il suo primo disegno ch'era di far partire Querini il 25 marzo e Cavalli il 6 d'aprile.

La partenza di Querini è così descritta da Cagni. Il mercoledì 21 marzo Cagni determinò di rimandare indietro il primo gruppo che ridusse da quattro uomini a tre; aggregando il quarto uomo al proprio manipolo, cioè a quello che doveva spingersi più innanzi di tutti. Coll'aumentarne la forza l'audace luogotenente del Duca calcolava giustamente di riguadagnare il tempo perduto in caso s'imbattesse in ghiaccio piano; di aprirvisi meglio la strada con due uomini di avanguardia e gli altri due che non li perdessero mai di vista. Ma per alimentare un quarto compagno sino al maggio occorrevano sessanta razioni le quali altro modo da riguadagnare non eravi fuorchè anticipando l'anabase dei due gruppi di due e di quattro giorni rispettivamente. Ecco come le saggie disposizioni di logistica artica ideate dal Duca, vennero da Cagni con sagacia e determinatezza modificate: il consiglio le diedero contingenze preponderanti. Pur troppo, ma in via assolutamente indiretta queste si collegarono allo smarrimento di Querini e del costui manipolo.

« Querini è naturalmente spiacente di ritornare, ma comprende perfettamente il sentimento del dovere che ha guidato la mia determinazione. Gli consegno un rotolo di fotografie prese nei momenti più scabrosi e caratteristici dei giorni passati, e ci separiamo per preparare il pranzo ai nostri uomini. Fa nuovamente assai freddo. Il termometro segna — 40° ».

« Venerdì 23 marzo. — Stamane ci son volute quattro ore prima di essere pronti. Feci scegliere a Querini sei tra i migliori cani appartenenti al primo gruppo, quattro tra i più scadenti e una slitta che non appartenesse al terzo gruppo. Egli preferì averne una sulla quale era sistemato un *caiaco* del secondo gruppo; ne togliemmo l'imbarcazione e vi formammo il suo carico che non supera i 220 chilogrammi. Con 10 cani e colle traccie fatte per buona parte della sua strada pensiamo che in pochi giorni sarà alla capanna ad apportarvi notizie nostre.

« Prima che si smontino le tende, Querini viene sotto la mia a salutarmi in modo speciale: mi augura di riuscire e ci abbracciamo commossi. Lo prego di aspettare a partire che la mia carovana sia allontanata per evitare che qualche cane all'ultimo momento, sfuggendo, non segua la sua slitta. Ollier nel salutarmi, col suo dolce sorriso, mi chiede candidamente scusa di aver arrecato disturbo colla sua congelazione; gli domando se è contento di ritornare, mi risponde di sì perchè vede i suoi compagni più resistenti di lui.

« Poco dopo io avviso le mie slitte sulle traccie di Petigax e di Fenoillet partiti mezz'ora prima. Queste s'internano nella profonda diga che ci arrestò ieri: pare di camminare in un sentiero mulattiere che deve aver richiesta non poca fatica alle nostre guide. Oltrepassata la parte più difficile mi fermo per guardare a mezzogiorno e scorgo la piccola carovana di Querini in marcia. Ne siamo già lontani, ma li vediamo ancora distintamente e ci salutiamo con un ultimo sventolare di berretti.

« Poveri compagni! Certo in quel momento gli animi nostri non seppero tutti difendersi da un pensiero d'invidia per loro che credevamo avviati al benessere, alla vita, alla Patria ».

Il secondo gruppo che alla sua volta fu spedito da Cagni all'accampamento e del quale il dottor Cavalli Molinelli ha narrato l'odissea, non mai sospettò che al manipolo predecessore fosse incolta sventura. E la verità implacabile la seppe il giorno 18 aprile quando, presso a Capo Fligely, mentre si

alzavano da letto i tre uomini che il gruppo componevano, parve loro sentire delle voci umane in lontananza. « Savoie sporge la testa dalla porta della tenda e vede i cani intenti a guardar verso terra: saltiamo fuori in fretta. Sul declivio della montagna, sulla neve bianca, spicca un gruppo di uomini e cani, e in mare un battello dirige alla nostra volta. Una intensa commozione c' invade: finalmente le privazioni e le sofferenze sono finite. Là sulla costa i compagni ci aspettano: li osserviamo col binoccolo e ci sembrano in molti: devono esserci venuti incontro tutti; nell'orgasmo della gioia non riusciamo a contarli. Vicino alla bandiera alziamo per segnale il grosso coperchio della cucina che, per la sua forma a pallone si distingue più da lontano. Nel battello vogano in due; uno è il nostromo Christian, si conosce bene; l'altro, piccolo, tarchiato mi pare Querini. Il *pack* nella notte col vento a greco, si era scostato da terra lasciando un bel tratto di mare libero e ci vorrà del tempo prima che il battello sia da noi. Prepariamo la colazione e raccogliamo tutte le nostre cose. Col nostromo giunge il capitano: scambiatici i saluti, Evensen dice: « *Mr. Querini is not come back* ». Stupefatto e dubbioso di aver capito male, domando: « Che dite? » Egli ripete: « *Mrss. Querini, Stökken and Ollier are not come back* ». Ah! sventura, sventura! A notizia sì dolorosa e tremenda quanto inaspettata, rimasi come trasognato. Mi pareva impossibile! « Il primo gruppo non è tornato » andavo tra me ripetendo. Non sapevo rendermene conto. Il ragionamento falliva davanti a tanta sciagura ».

*
* *

A norma dei concerti presi tra il Duca degli Abruzzi e Cagni, quegli avrebbe mandato il 28 marzo una piccola carovana ad incontrare a Capo Fligely, il gruppo tornante primo, all'accampamento. Quantunque avesse la mano fasciata e coperta da due paia di guanti ed il braccio in tracolla, sì che una mano sola poteva adoperare per mettersi la notte dentro il sacco, svestirsi e scalzarsi, pur non di meno S. A. R. non volle lasciar ad altri l' incarico, e il 27 marzo alle otto del mattino partì in islitta caricata di un battello, dall'ancoraggio di Teplitz per Capo Germania, d'onde sulla parte alta dell'isola a Capo Fligely, il termometro segnava — 32°, e le circostanze climatiche ed atmosferiche si presentavano sì favorevoli, che le migliori non si potevano desiderare. L'alto dell'isola (350 m. sul mare) era giusto osservatorio, d'onde coll'occhio spaziare sull'immensa pianura ghiacciata. La traversata dalla capanna di sverno a Capo Fligely esigette dodici ore. Il promontorio è alto 90 metri sul piano: là fu scavata un'abitazione dentro la neve abbondantemente caduta, e la tenda venne rizzata nella grotta. Tra il 28 del marzo e il 7 di aprile, ivi, il Duca rimase in attesa. In quei nove giorni le inquietudini erano andate ingrossando in ragione diretta del tempo; ma culminarono il giorno di Pasqua che passò tristamente. Cadde la antivigilia del giorno nel quale Cavalli, Cardenti e Savoie fecero ritorno. Il costoro arrivo determinò il Duca a formare spedizioni di ricupero, pur troppo assai più facil cosa a desiderare che a conseguire. Infatti, in base al cammino percorso dalla spedizione, alle notizie da Cavalli raccolte, ed alle osservazioni fatte nelle vicinanze dell'isola, era arduo giungere ad una conclusione che indicasse — non la via sicura — ma la ipotetica probabile per lanciarvi una spedizione di soccorso. Il *pack*, come è noto, non è mai immobile; anzi in traslazione continua ed irregolare. Il Duca, scartando una ad una le ipotesi che gli sembravano più arrisicate, decise che una carovana andasse verso l'isola detta *Terra bianca*, che forse il Querini aveva potuto scambiare per l'isola del *Principe Rodolfo*, meta del suo inteso viaggio di ritorno. Cavalli, Cardenti e Savoie domandarono farne parte; il Duca ragionevolmente non consentì: essi avevano bisogno di ricuperare le forze. Hans Magnus Dahl e Ole Johansen, fuochisti guidati da Andreas Andresen, secondo della *Stella Polare*, partirono invece dei nostri il 22 aprile e dopo dodici giorni di assenza tornarono; non avevano trovato nessuna traccia degli smarriti.

Ormai non potevansi più mandar fuori altri manipoli perchè Cavalli, Cardenti e Savoie dovevano recarsi a Capo Fligely per segnalare il ritorno di Cagni ed anche la state polare coi suoi sgeli procacciava un impedimento nuovo alle escursioni lontane.

*
* *

La bella gesta latina per la tentata conquista del Polo non si racchiude nei limiti drammatici dello smarrimento di Querini e dei suoi; nemmeno si limita alla soddisfazione (pur sempre epica) di amor proprio conseguente al raggiungere latitudine più alta che quella toccata da Nansen. La sua serenità risiede nella continuazione della lotta giornaliera contro avversi elementi. I due episodi di valentia luminosa e collettiva del naufragio della *Stella Polare* e del suo ricupero, brillano per merito intrinseco che bramo metter in luce e che la magnifica marcia di Cagni ed il ritorno di lui tra insidie di ogni maniera hanno lasciato troppo nell'ombra. Essi anzitutto sono episodi di natura marittima e per conseguenza hanno a trovare in queste colonne degno luogo.

La *Stella Polare*, dopo 27 giorni dalla sua partenza da Arcangelo, da cui vanno defalcati cinque di soggiorno a Capo Flora, raggiunse l'estremità settentrionale dell'Isola del Principe Rodolfo e toccò dunque il 4° minuto al di là dell'82° grado di latitudine. Fu questo un trionfo di navigazione, comecchè nel raggiungere alta latitudine la *Stella Polare* non sia stata vinta che dal *Fram* (85° 47'), dall'*Alert* (82° 97') e dal *Polaris* (82° 16'). Ma il *Fram* vi fu trasportato nella deriva che è una forza cieca; laddove le altre navi or nominate vi giunsero per opera degli uomini, agenti di forze coscienti. Non v'è marinaro che non scorga il divario.

Tra Capo Saülen e Capo Auk, nel mar della Regina Vittoria che s'inarca in baia detta di Teplitz, la *Stella Polare* ancorò in mare già ghiacciato nel mese di agosto, ma nel quale essa erasi scavato un canale.

Il 27 agosto, cominciò a provare le pressioni del ghiaccio esterno contro la nave, stretta dalla banda opposta del ghiaccio costiero.

In quella situazione ritenuta buona per lo sverno, quantunque per prudenza si fossero già sbarcati in terra gli strumenti di fisica e costruiti i canili per la muta delle bestie da tiro e tutto disposto per l'allenamento di queste, in vista delle prossime spedizioni verso tramontana, appena la stagione propizia spuntasse, nella notte sopra l' 8 settembre, sotto l' impulso di una brezzetta da mezzogiorno che tosto s'ingrossò in ventata da libeccio, il *pack* fu spinto contro il campo di ghiaccio della baia, il quale a sua volta si appoggiò sul ghiaccio fisso alla costa. La nave « stretta da prima — sono parole del Duca — in un punto di forte pressione, era indietreggiata di una

trentina di metri, sollevandosi sul ghiaccio nello stesso tempo e rimanendo colla prua emersa sbandata di circa 20° sulla sinistra. Nel retrocedere si era fatta strada tra i grossi lastroni di ghiaccio alzandosi di fianco e di poppa ». La *Stella Polare* non aveva potuto reggere alla pressione (forse la sua costruzione non era tale da resistervi) e si era aperta ad acqua in guisa che tra una e l'altra tavola del fasciame esterno di *greenheart* passava comodamente il pugno. Invano fu dal Duca ordinato di accendere la caldaia; l'acqua penetrava in tal copia che, poco stante, era salita al livello del pagliuolo. Una risoluzione s'imponeva, il temporaneo abbandono. In breve ora si potè accendere i fuochi e mettere in moto il piccolo cavallo in ausilio della pompa a mano, mentre tutti si davano attorno a sbarcare sulla costa tutto quanto la nave conteneva. Il salvamento del carico esigette ventiquattr' ore di operosità continua interrotta a mala pena da pasti affrettati e tristi. Ma lasciar la *Stella Polare* significava anche perder la casa. Fu giuocoforza costruire a terra un alloggio, di cui il Duca tributa l'architettura a Cagni e che corrispose pienamente allo scopo. Sulla *Stella Polare* v' erano due tende da campo di ampiezza tale da contenere tutto l'equipaggio: rivestendole con due involucri di tela da vele in modo che tra l' una e l'altra copertura vi fosse uno strato di aria, si sarebbe ottenuto nell'interno delle due tende una temperatura bastevolmente alta; e tra le pareti si sarebbero potute situare molte provviste che il lasciar in balia dell' intemperie, dei cani e degli orsi bianchi sarebbe stata imprudenza.

Il capannone della *Stella Polare*, costruito coi soli mezzi di bordo e da un equipaggio non oltremodo numeroso, ma senza dubbio agguerrito contro qualsiasi avversario, onora lo spirito creativo del Duca ed esalta la maestria esecutiva dei compagni di lui.

Non fu ozioso sverno il soggiorno nel capannone. Ivi si prepararono, modificarono e maturarono i disegni delle spedizioni per la conquista del Polo, mira finale. Ivi si temprò la fibra degli uomini e si rinvigorirono i muscoli dei cani. Ivi si festeggiarono onomastici e date famigliari di due patrie, l'italiana e la norvegiana. Ivi la domenica il Duca raccolse tutti per la preghiera in comune al Dio degli eserciti e dei lottatori contro le cieche forze naturali, e Cagni espose i sermoni laici che le circostanze esigevano. Ivi le speranze e le delusioni si alternarono con non interrotta vicenda. Dal capannone partirono le spedizioni e tornarono vinte dall' asprezza del clima e dei luoghi; ma per riprendere nuova lena e ripartire. Il capannone testimoniò il ritorno di Cavalli, e di Cagni; il primo portatore di liete nuove, il secondo coronato dal trionfo. Fu casa, magazzino, ospedale, canile, opificio, arsenale.

Sì, arsenale perchè infatti servì al ricupero della *Stella Polare*.

* * *

La sua liberazione dalla chiusura di ghiaccio aveva preoccupato il Principe capitano sino dalla primavera e si era all'uopo costrutto un trapano da ghiaccio. Con esso si giunse ad accertare che la *Stella* era bensì stretta dal ghiaccio, ma su di esso, non sul fondo, riposava. Il capitolo XV dell'opera del Duca è tutto interamente consacrato alla esposizione del modo con cui mediante *quarantuno* mine, alcune di polvere, altre di fulmicotone, abbia potuto isolare la carena della nave dal suo rivestimento di ghiaccio indurito come macigno.

Riferire qui il capitolo in parola sarebbe fuor della provincia di un articolo come questo. Basti al lettore che il 1° di agosto del 1900, malgrado il lungo e ininterrotto lavoro, nulla erasi ancora ottenuto. « Che veramente dovessimo svernare una seconda volta o perdere la *Stella Polare?* ».

Così sclama il Duca, che subito riprende la sua narrazione così:

« Ritornammo a minare intorno ad essa con un'attività febbrile. Si misero tre mine di polvere a m. 1,50 di distanza tra loro e m. 1,50 dalla nave sul lastrone di poppa tra il fianco della nave ed un crepaccio. Queste mine staccarono finalmente un grosso masso di ghiaccio che, per mezzo di altre piccole mine di polvere, fu rotto in pezzi minori, frantumati poi anche a colpi di piccone. Così si potè formare il primo specchio di acqua che avrebbe poi facilitato il lavoro. Il ghiaccio sminuzzato fu spinto colle aste pei canali di acqua lungo la nave per esser portato a mare. Siccome questi canali non avevano una profondità maggiore da 50 a 60 cm., così tutto il ghiaccio doveva esser ridotto in pezzi piccolissimi per esser portato via. Il 2 e il 3 agosto si continuò nello stesso modo, liberando la poppa ed il lato sinistro sino al centro.

« I massi rotti e galleggianti erano tanti che, per sbarazzarcene, ricorremmo ad una biga colla quale alzare i più grossi per mezzo di un paranco che si faceva agire col *winch* di bordo. Il lavoro d'imbragare quegli enormi pezzi di ghiaccio non era facile. Essi scivolavano qualche volta sulle loro braghe e ricadevano con un gran tonfo nell'acqua. Di tanto in tanto bisognava interrompere il lavoro, perchè i pezzi si ammucchiavano ed impedivano alla biga di funzionare.

« Si dovette perciò costrurre una piccola slitta per trasportare i massi ad una distanza di 30 o 40 metri. Tutto questo richiedeva gran tempo, e benchè la biga ci aiutasse non poco nello sgombrare rapidamente lo spazio pieno di ghiaccio, un lavoro anche maggiore ed assai faticoso era fatto coi picconi ».

Oh! che preziosa creatura l'uomo di mare, *the handy man* degl'Inglesi e che da noi non ancora al suo giusto valore si apprezza! Il lavoro durava dalle otto del mattino alle sette della sera e spesso continuava sino alle dieci. Con nuove mine accese a seconda dell'avvanzarsi dell' opera, l' 8 agosto, undici mesi esatti dopo il naufragio, videsi la *Stella Polare* muovere e lentamente raddrizzarsi: ma la sera del giorno successivo, avendo essa appena 10 metri di acqua innanzi a sè e non spazio attorno per premere ed agire colla propria massa contro il ghiaccio, l'equipaggio era rimasto a sequadro di esplosivi; ne aveva solo per *cinque mine*. Allora, valendosi della circostanza, altrettanto fortuita quanto favorevole, che il vento si era levato fresco da levante e che spingeva verso il largo il ghiaccio, si tentò un' ultima prova con una mina di fulmicotone, innescata con cinque cannelli di accensione. L'effetto ne fu decisivo. La *Stella* era ricuperata, il ritorno assicurato, l'impresa virtualmente compiuta.

Ma la speranza, che è davvero l'ultima divinità degli audaci operosi, non era morta nell' animo degli argonauti polari; e prima che salpassero, il 15 di agosto, da quel luogo desolato ove avevano vissuto tra le ansie, lasciarono vettovaglie, vestiario e cani, per il caso non probabile, ma nemmeno impossibile, che Querini, Stökker e Ollier — « il bravo Querini, il volenteroso Stökker e il fedele Ollier », come il Duca li chiama — prodigiosamente scampati alla morte, raggiungessero l'accampamento abbandonato.

*
* *

Leggendo la cronaca della *Stella Polare* la fantasia non può far a meno di rivolgersi a quella del *Fram*. Le due navi furono sorelle per forza di casi e di geste ad entrambe comuni. Così i due libri cui hanno dato vita sono fratelli. Quello di Nansen è più letterario, questo del Duca più marinaresco. Nansen è artista più squisito della penna, il Duca degli Abruzzi è più maestro della scuola del comando. Mentre lo scienziato norvegiano lascia la briglia sul collo al destriero del sentimento, il Principe sabaudo-italiano gli stringe il freno e pare si studii di metter un sordino all'effusione. Talvolta il lettore desidererebbe che Luigi Amedeo di Savoia si lasciasse un po' andare a dir tutto ciò che ha sentito; tanto più che la maniera riguardata, e non per tanto affettuosissima con cui parla dei compagni suoi, l'alta stima che manifesta per la costoro fortezza d'animo, segnano che tra lui ed essi la corrente sentimentale è stata ed è vivissima: la si travede come su nelle latitudini che essi hanno visitato si intravedono le terre nell'aere misterioso.

Cagni è un impulsivo della gesta e del racconto di essa. Scrive da forte che non arrossisce delle belle debolezze degli austeri e dei robusti; e da codesta spontaneità sgorga una vena sincera di poesia ignota a molti letterati o pseudo-tali che si credono maestri. Un esempio. Scocca l'istante della separazione del primo gruppo dal secondo: « Alle dieci Petigax e Fenoillet salutano i compagni e si avviano a tramontana con una slitta: poco dopo dò l'addio a Cardenti e Savoie. Nello stringere la mano a Cavalli una improvvisa commozione ci getta nelle braccia l' uno dell' altro. Gli susurro l'ultimo addio per mia madre e per la mia sposa e mi slancio fra le mie slitte che con voce ruvida e inasprita spingo sulle traccie di Petigax..... Il tempo è bellissimo, il sole brilla ed inonda di luce la neve, e le nostre cinque slitte un po' serpeggianti camminano di buon passo. Io bado a quelle di testa, Canepa è in coda. Nell'attraversare una piccola diga di pressione ci volgiamo indietro per inviare un ultimo saluto ai compagni: il dottore agita la nostra bandiera, i suoi uomini il berretto e tutti gridano: « Addio, buon viaggio! Vorremmo rispondere ma ci manca la voce: Addio, compagni cari, che Iddio vi protegga e vi conduca in salvo ».

Un altro esempio. Cagni coi suoi tre compagni ha il 23 aprile raggiunto l'ultimo limite concessogli dalla logistica: ma ha oltrepassato Nansen.

«..... Eravamo intontiti dal successo! Fatta la tenda io vi portai la cucina e Petigax appendeva le pentole per riempirle di neve. Erano molte ore che non ci parlavamo: gli stesi la mano e ce la stringemmo fortemente. Lo ringraziai di quanto aveva fatto per aiutarmi, volevo dirgli che la mano che stringevo era quella di un amico riconoscente, ma non so più che cosa gli ho detto, nè so del resto se egli mi udiva. Balbettò che non aveva fatto che il proprio dovere, ma la sua voce era strozzata dall'emozione come la mia e gli occhi suoi come i miei erano luccicanti di lagrime.

« La bandiera! » gli dissi, ed uscimmo dalla tenda senza pensar più alla cucina. Cercammo febbrilmente nel *caiaco* la nostra piccola bandiera, la legammo ad un bambù ed io, sventolandola, proruppi nel grido di « Evviva l' Italia! Evviva il Re! Evviva il Duca degli Abruzzi! » E ad ogni mio grido gli altri rispondevano con un urlo in cui si sentiva tutta l'anima esultante.

« Va, santo grido, va per questi immacolati ghiacci eterni, gemma fulgente, chè non conquista di spada, non prosperità di fortuna, adornerà più fulgida la Corona di Casa Savoia ».

Ed aveva piena ragione di dir così: poco stante sclama: « Sotto la tenda in quel momento di primo riposo, in cui le fibre del corpo paiono distendersi, rilasciarsi per la lunga fatica, mi ritorna netta la percezione delle cose. Abbiamo vinto! Abbiamo superato il più grande esploratore del secolo! ».

E allora era giusto che insieme ai compagni volasse il pensiero al Principe. « Più che mai sentiamo una profonda gratitudine verso di Lui che ci aperse la via alla gloria. Poichè in quella sera, dopo tanti stenti, dopo sì prolungata angoscia, ci pareva senza alcun dubbio gloriosa la nostra impresa. La temperatura era scesa a — 39°, ma ci accorgemmo che il freddo era così intenso solamente quando si guardò il termometro ».

Il racconto della disastrosa anabasi con scarse vettovaglie, pericoli senza fine cagionati dallo sgelo, contiene passaggi assolutamente epici. Kruger non fu il solo che si amputasse il pollice ferito. Cagni mercoledì 2 maggio, cui già da due giorni la mano destra doleva e da uno il braccio faceva male, sfasciossi il pollice gelato e ingrossato come un polso, e col bisturì maneggiato colla sinistra, asportò tutta la carne morta. Due ore durò l'autooperazione che il medico avrebbe finito in tre minuti. Ma essa permise al capo del manipolo di esser sempre presente a sè stesso durante la tratta dal 25 aprile al 23 giugno chè tanto chiese l'anabasi; cinquantotto giorni!

*
* *

Piccola Liv che Nansen evoca nel « *Fra Ghiacci e Tenebre* » che a volta esalti ed a volta deprimi l'animo del più grande esploratore del secolo, *piccola Liv* in cui la nota umana e tenera della cronaca del *Fram* risuona, hai tu riscontro in quella della *Stella Polare?* No, rimani unica; ma ti sostituisce una figura più maestosa, l' Italia, indissolubilmente legata ai Savoia.

« Far più di Nansen, e che siano italiani coloro che lo sorpassino » fu la parola d'ordine dell'impresa, la quale sopra tutto fu una manifestazione di latina virtù. E di questa finalità tutto il libro è compreso; essa ne spiritualizza la materia, ne anima le pagine tutte, dalle due prime dell' Introduzione che sono di S. A. R. sino alle ultime trenta nelle quali il dottor Cavalli Molinelli riferisce sullo stato sanitario della spedizione, opera condotta rigorosamente su linee professionali.

Così come ai primi anni del secolo XIX, nella eterogenea e pur mirabile compagine della *Grande Armée*, Napoletani di Murat, Italiani settentrionali e centrali di Beauharnais, contingenti Toscani mandati da Elisa Baciocchi, miravano ad emulare i *vieux grognards* di Napoleone e li sopravvinsero in perduranza quando la tragica ritirata di Russia battè la chiamata a tutte le virtù militari; ecco che al morir del secolo medesimo, marinari del lido d' Italia e montanari delle sue Alpi, cimentatisi là dove scandinavi ed anglo-sassoni tenevano vanto secolare d'incontrastato primato, li sorpassarono.

Una nuova e bella gesta latina, dunque, ma non deturpata da ferocia, non combattuta contro gli uomini, sì bene contro gli elementi. Era ovvio la cronaca ne fosse un libro esemplare; il vangelo della pazienza e della perseveranza.

JACK LA BOLINA.

Buca delle Lettere.

Riceviamo e pubblichiamo:

Genova, 18 febbraio 1903.

Ill.mo Sig. Direttore della « Rivista Nautica » - Torino.

A nome di tutti i colleghi sento il dovere di ringraziare l'Illustrissimo *Jack la Bolina* per l'interessamento preso per la classe dei Macchinisti della Marina Mercantile, coll'articolo pubblicato nel numero di febbraio della sua pregiatissima rivista. L'A., che è stato il primo a far sapere al mondo che il macchinista di bordo deve essere tenuto in maggior considerazione relativamente al crescente progresso delle macchine a vapore marine, illustra con finezza di concetti ed arguzia d'argomentazioni, ad uno ad uno, i desiderata dei Macchinisti Navali. Siccome per alcune domande pare che l'illustre scrittore tratti la quistione con argomentazioni troppo personali, credo utile interloquire, non già per aprire una polemica, ma per chiarire alcuni punti che potrebbero essere sfuggiti, o fraintesi, al lettore. L'A. dice, che in riguardo agli Istituti Nautici i macchinisti esorbitano dal loro mandato, o piuttosto assumono una figura che non è la loro. Questo può darsi, ma è notorio che gli Istituti professionali non rispondono allo scopo, perchè di professionale non hanno che il nome. Che la colpa dipenda dagli insegnanti, dai programmi, o dall'ubicazione degli istituti non monta. Di questo parere sono altresì alla *Minerva*, ed inoltre l'on. Di Stefano ora invita il Governo, con una mozione, a presentare un disegno di legge per l'insegnamento secondario, riordinando gli studi in modo un po' più razionale e più consono all' indirizzo dei nuovi tempi... È alla scuola media ove i giovani si specializzano, che deve attendere l'occhio vigile del paese... Non è giusto che anche i macchinisti confermino questa asserzione? Non è dopo le scuole secondarie che deve avvenire la selezione naturale? Gl'ingegni si eleveranno, ma il cómpito della scuola professionale è di mettere tutti i giovani, semplicemente volonterosi, in condizione di esercitare una professione senza andare a fondo. Per esercitare una professione qualunque non è necessario aver dell'ingegno, e perciò nei casi ordinari è il maestro che fa lo scolaro, e l'ingegno e lo studio personale varrà soltanto per distinguersi. E poi in molti casi chi prende in servizio i macchinisti non è competente a giudicarne il valore, così alcuni salgono con meriti non intrinseci. Se le lauree possono essere distribuite per servire a nulla, non così deve essere per la patente, la quale deve e può servire a guadagnarsi da vivere.

Sulle patenti dice: tutte queste distinzioni opino abbiano fatto il loro tempo e che tutti codesti pezzi di carta si abbiano a ridurre al minimo. Difatti i macchinisti, in omaggio a questo concetto domandano che la patente di macchinista navale sia unica e le distinzioni implichino solo le cariche che uno può coprire a bordo. Tutto ciò perchè diversi armatori prendono a bordo il macchinista patentato, non perchè ne riconoscano l'importanza, ma perchè così vuole il Governo; quindi per regolare la carriera in relazione al tirocinio, domandano che lo Stato, giacchè pretende una patente, invigili a questo riguardo anche tenendo conto della grande importanza che ha la pratica di bordo per esercitare tale professione, essendo difficile sottoporre un macchinista ad un esame pratico, perchè sarebbero necessari dei grandi mezzi.

Riguardo alla patente di macchinista superiore, l'A. opina che essa rimaner debba un titolo accademico-tecnico. Certo che finora non abbiamo che soli 5 piroscafi con macchina superiore a 5 mila cavalli e se la marina non prenderà un maggiore sviluppo può darsi che si avveri quello che dice l'A., ma noi non dobbiamo sperare ciò; quindi questi macchinisti saranno quelli che dirigeranno le macchine dei nostri futuri *Celtic*. Del resto esistono anche nelle altre nazioni ed è quindi giusto che s'introduca anche da noi questa innovazione, anche per dare maggior autonomia ai macchinisti dagli ingegneri navali, i quali non possono acquistare quell'esperienza e quelle cognizioni pratiche, che sono l'appannaggio del solo macchinista. Questa patente inoltre sarebbe la migliore referenza per chi deve prenderli in servizio, non essendo prescritto che essi siano competenti a giudicare i meriti dei loro dipendenti.

Nello stabilire le tabelle d'armamento, il principio fondamentale da cui sono partiti i macchinisti si è che se si pretende che sempre uno ve ne sia di guardia, lo si deve mettere in condizione di poter rispondere a questo mandato, coll'avere un riposo almeno come quello prescritto dai regolamenti d'igiene.

Non si capisce perchè i macchinisti non debbano mescolarsi nella regolamentazione del carico, anch'essi fanno parte dell'equipaggio e per conseguenza anche la loro pelle è in ballo. Se è una battaglia vinta, tanto meglio.

Circa l'unificazione della Cassa Invalidi nessuno ha detto che sia di attribuzione dell'ufficio del lavoro perchè questo ancora non funziona, e per quanto la quistione possa sembrar complessa, i macchinisti come facenti parte del personale navigante sentono il diritto di domandarla. Gli altri la domandino anche.

Non ci può essere nessuna ragione che il salariato debba andar soggetto al rischio di perdere le paghe quando non partecipa ai guadagni all'infuori di quelli provenienti dall'opera prestata, e per la baratteria ci sono ben 17 articoli del Codice.

Tale articolo non ha riscontro in nessuna nazione civile (tranne la Spagna) e non è fuor di luogo ricordare la dichiarazione fatta dall'onorevole Boselli quando è stato approvato l'attuale Codice. Ad ogni modo ha avuto l'appoggio delle Camere di Commercio, e molti armatori in tali casi pagano l'equipaggio fino all'ultimo centesimo, abbenchè il Codice li esenti. Infine se viene accordata la riscossione mensile degli stipendi l'articolo in parola resterebbe quasi lettera morta.

Ringraziando l'Illustrissimo Signor Direttore se vorrà dare pubblicità alla presente, rinnovo altresì i ringraziamenti all'egregio *Jack la Bolina* per gli apprezzamenti lusinghieri alla classe e alla Federazione, fiducioso che vorrà tener in considerazione i presenti schiarimenti e non avrà difficoltà a convenire nei punti discordi.

Con perfetta stima mi sottoscrivo

di lei dev.mo ERNESTO NARDIN.

Il vice-ammiraglio Giuseppe Lovera dei marchesi di Maria, è morto in Torino il 21 febbraio u. s. — Patriota, soldato e gentiluomo, la sua vita fu tutta un esempio. Alla famiglia desolata la *Rivista Nautica* invia le più profonde e sincere condoglianze.

LUIGI CAPUCCIO, *Direttore.*

G. B. SARDI, Gerente responsabile.

Torino — Tip. ROUX e VIARENGO.

RIVISTA NAUTICA

DALLA TERRA AL MARE

L mio scritto sul dazio del grano, che ci costringe al lavoro di Sisifo e ci espone al supplizio di Tantalo (1), ha dato occasione a Guglielmo Ferrero, il sociologo modernamente italiano, di ravvisarvi quella unità di concetto, quella equanimità compensatrice di giudizio che deve presiedere allo studio metodico dei problemi economici, affinchè la soluzione di ognun d'essi non sia unilaterale, ma riesca sintesi di varie manifestazioni dell'energia del paese, in modo che queste convergano armonicamente verso il pubblico bene, scevre d'interferenze, di conflitti d'interessi e di contraddizioni.

Ma subito dopo il vivace articolo del Ferrero, il quale non esitò a dire che il dazio ha l'effetto opposto, di condannare, cioè, l'agricoltura ad una lenta agonia, una velata confutazione delle tendenze *sovversive* dei giovani economisti fu fatta dal Ministro del Tesoro nel corso dell'Esposizione finanziaria del 20 dicembre, quasi a coonestare l'eccessivamente pingue gettito del dazio; ma egli non potè negare la imprescindibile necessità del paese di ricorrere ai mercati stranieri, chè anzi, mentre parlava alla Camera, il biondo e prezioso cereale estero entrava giocondamente con afflusso sempre più rapido lungo i tubi e meati aspiranti dei nostri Silos, e con esso il dazio, come aureo gocciolamento, cadeva nelle Casse dello Stato.

Che la tesi sia ardua e il problema complicato non significa che non dobbiamo ricercare una soluzione. È certo che non trattasi più di un fatto transitorio. Ormai è riconosciuto come imprescindibile, fatale necessità che noi dobbiamo mandare all'estero 250 milioni all'anno in cambio dei cereali manchevoli.

Nel corrente esercizio l'importazione raggiungerà probabilmente un massimo di 1.300.000 tonnellate, che implicheranno altri 20 o 25 milioni di lire fra nolo e assicurazione, da pagarsi in massima parte a navi e Società estere. Infine, 26 milioni d'italiani dovranno pagare 70 milioni di lire per dazio protettivo a favore di altri 7 milioni di italiani agricoltori, molti dei quali non s'accorgeranno del beneficio.

Evidentemente la cancrena s'avanza, mi si passi la similitudine, anche pel crescere della popolazione — l'ha detto il Ministro — e pel miglioramento dello stato economico delle classi operaie, che permette più larghi consumi di grano a 25 lire. Dunque bisogna limitare il danno, e ciò si fa mediante la riforma del dazio o la trasformazione del sistema tributario e mediante la creazione d'una flotta oneraria.

In un pregevole articolo, pubblicato nel *Secolo* del 15 dicembre, il Ferrero riassunse il mio ragionamento così: « Che poichè si fabbricano navi, sarebbe utile che avessero qualche cosa da trasportare; che il miglior mezzo di far prosperare la navigazione mercantile sia di promuovere il commercio; che perciò il dazio sul grano dovrebb'essere combattuto dagli armatori, perchè riduce uno dei più grandiosi commerci oceanici, nel quale le flotte mercantili potrebbero trovare lucro e lavoro ».

In verità, il mio sillogismo non era precisamente questo, nè io chiamavo a raccolta gli armatori, laddove la creazione d'un naviglio onerario interessa tutto il Paese.

Perciò io darei maggiore ampiezza all'argomento, perchè appunto dalla comunanza di lavoro e d'intenti fra la terra e il mare, fra le ferrovie e le arterie di navigazione, fra le industrie paesane e i mercati stranieri, si possa addivenire a quella desiderata soluzione del nostro problema economico, che debba armonicamente far convergere tutte le forze del Paese alla costituzione d'una politica stabile e logica: *Stability of economic policy must always be the prime economic need of this country* ». Queste parole di Roosevelt possono applicarsi al caso nostro; ma io aggiungerei: « *and the prime mover of our civil organization* ». Però stabilità non dev'essere fossilizzazione.

So bene, come quelli che propugnano l'abolizione, che la tassa sul grano non possa essere abolita da un sol tratto di penna, nè mi creo illusioni intempestive. Occorre gradatamente e pazientemente preparare il paese alle condizioni favorevoli. L'abbandono del secolare empirismo, la diffusione delle cognizioni agrarie, la coltivazione razionale, l'opera intelligente dei Comizi, lo sviluppo del Credito agrario, l'addolcimento degli oneri fiscali, l'uso generale dei concimi chimici aiutato dal basso prezzo dei medesimi e dalle facilitazioni di trasporto sulle vie marittime e terrestri, sono altrettanti coefficienti dell'auspicato risorgimento dell'agricoltura. Ad ogni modo, asserisce il Guicciardini, grande proprietario fondiario che è stato anche Ministro di agricoltura, che « la coltivazione del frumento può e deve farsi in modo da supplire ai bisogni del mercato nazionale e dare profitti e rendite senza bisogno di dazi ».

E conferma il Bordiga, in un mirabile scritto sul medesimo argomento che dovrebb'essere diffuso a migliaia d'esemplari, che la salvezza dell'Italia economica e agricola risieda appunto... nel libero scambio (2).

« Ormai è vano affaticarsi a chiedere al nostro terreno ciò « che altri paesi ci possono dare ad un prezzo, a cui ci è im- « possibile lo scendere; onde il miglior consiglio sarebbe quello « di aprire a tali prodotti le porte del nostro paese, chiedendo « alle regioni che ce l'inviano eguale trattamento alle nostre « esportazioni ».

(1) Il dazio sul grano dal punto di vista marino. In *Rivista Nautica*, dicembre 1902.

(2) ORESTE BORDIGA, *La produzione e il commercio mondiale dei cereali e le questioni relative*. Atti del Reale Istituto d'incoraggiamento. Napoli, 1895, vol. VIII.

Insomma, il dazio sul grano, messo lì a covrire, come dicono gli economisti puri, le deficienze dell'empirismo e forse anche dell'ignavia, è ancor più odioso della tassa sul macinato, quando si guardi a tanto ben di Dio, che nelle flotte annonarie dei vapori turriti passa per lo stretto di Messina, in rotta fra il Levante e i Paesi oceanici, senza che le nostre moltitudini, non sempre satolle, osino toccarlo!

Veniamo ora all'industria.

Che una politica eminentemente protettiva e l'oblio assoluto del problema marittimo sieno dannosi, nell'ora presente, all'economia nazionale appare evidente da due fenomeni statistici:

1° — Che l'esportazione italiana, cioè la merce uscita dai porti di mare per qualunque destinazione, sia durante l'ultimo decennio, rimasta, in quanto al peso mercantile, stazionaria, (1).

2° — Che l'esportazione per la sola via di Genova, che è proporzionalmente così importante, sia diminuita di un quarto durante l'ultimo decennio. Comunque ciò possa giustificarsi, non so come in questi due fatti tipici si possa vedere un reale progresso.

Due cose risultano però evidenti, e cioè che noi dobbiamo aprirci a qualunque costo dei nuovi mercati di consumo, mediante opportuni trattati, e che a questi nuovi mercati dobbiamo pervenire mediante nuove linee nostre di navigazione; e ciò non solo per l'uscita e lo sfogo dei nostri prodotti e manufatti, ma e principalmente per l'importazione delle materie prime, che ora ci vengono recate da navi inglesi, tedesche, austriache e persino... greche.

Attualmente il nostro naviglio a vapore si compone per due terzi di piroscafi postali, misti e da passeggeri, e per un terzo di piroscafi da carico. Or la natura del nostro commercio marittimo è tale che la specializzazione del naviglio dovrebb'essere fatta, a mio credere, precisamente all'opposto; cosicchè nel caso attuale sono appunto i vapori da carico che mancano (2). Di ciò sonosi bene accorti i greci e gli austro-ungarici, i quali eseguono in realtà l'importazione di approvvigionamento del commercio italiano, in quanto è loro permesso dalla concorrenza britannica. E tanto maggior bisogno di nuovo materiale hanno avuto recentemente i greci, che durante lo scorso anno fecero costruire in Inghilterra tanti piroscafi per 30.107 tonn., e altri ne tenevano in costruzione al 31 dicembre per 18.050: in pari tempo acquistavano, pure in Inghilterra, altri vapori di seconda mano per 28.568 tonnellate, cosicchè nel breve giro di un anno o poco più la loro marina si è accresciuta di circa 77.000 tonnellate di piroscafi, mentre la marina italiana non si accrebbe che di 26.000 tonnellate di nuove costruzioni e 21.627 di acquisti di seconda mano.

Evidentemente la proporzione non regge.

La sproporzione diventa maggiore quando si aggiunga al naviglio greco il contingente dei porti austro-ungarici, i quali si provvidero durante lo scorso anno di tanti piroscafi per 57.200 tonnellate, cioè: per nuove costruzioni (1) in Inghilterra 37.905 tonn; per acquisti di seconda mano nel solo Regno Unito, 5.100 tonn.; per nuove costruzioni nella Monarchia, 14.200 tonnellate.

Ciò spiega come il movimento internazionale delle merci di proprietà italiana, fatto fra' porti europei con le navi di queste due bandiere, greca e austro-ungarica, tanto in importazione quanto in esportazione, sia precisamente eguale alla metà dei trasporti fatti con la bandiera italiana, che pure deve accudire al traffico interno e alle linee di lungo corso.

Io credo sia venuto il momento di non più solleticare la nostra vanità, chè vero patriottismo è quello di provare, senza ambagi, con la scorta delle statistiche comparate, quanto cammino ancor ci resti a percorrere per *la selva selvaggia ed aspra e forte*, nei campi delle industrie, della viabilità terrestre e fluviale, e sopratutto ed anche urgentemente in quelli dei porti e dei traffici marittimi.

*
* *

Ora appena un uomo di mare parla, a questo modo, di costruir nuove navi, di inaugurare altri traffici e fondare più moderne imprese, i buoni cittadini di terraferma fanno il diavolo a quattro e battono i piedi, perchè credono che si voglia fare il giuoco dell'*armatore*.

Per essi l'*armatore* è un uomo tarchiato e panciuto, le maniche riboccate, che passeggia, dondolandosi, sulla banchina del molo, come sovra una nave in rollio, e che fra un sigaro d'avana e l'altro, aspetta al varco il caricatore, per carpirgli un nolo disastroso, come il barcaiuolo prepotente scrocca nella notte tempestosa, al passeggero inesperto, un prezzo di *componenda* per il breve tragitto: « *O la borsa o la vita* ».

Ma queste son favole medievali. L'arbitrio dell'armatore moderno è distrutto dalla concorrenza. L'armatore non è ormai che l'anello di congiunzione fra il mare e la terra. Armatore è un istituto, un ente, una persona giuridica.

Egli è, o dovrebb'essere un uomo dotto, perfettamente a giorno dei meccanismi scientifici e pratici della sua azienda; egli è, o dovrebb'essere, navigatore, architetto e commerciante insieme, bene istruito di tutte le questioni economiche, di tutte le fasi del mondo marittimo.

Ma armatore in senso veramente moderno, è ben altra cosa: armatore è chiunque possegga una lira sterlina per comprarsi una sola azione di qualunque compagnia marittima. E questo azionista, che sarebbe l'atomo del capitale galleggiante, che può far pesare la propria opinione in ogni assemblea, può risiedere tanto a Novara come a Genova, tanto a Cagliari come a Caltanissetta.

Anche qui sarebbe il caso di dire che una illuminata politica potrebbe, mercè la sola forza morale che crea la fiducia, guidare il grande e il piccolo capitale per buona parte verso il mare, anzichè lasciarlo ciecamente cadere nelle profonde e inaccessibili Casse di risparmio o investirsi nella Rendita pigra, benchè appetitosa.

(1) Effettivamente la merce imbarcata è diminuita da 5.171.300 tonnellate nel 1891, a 5.149.200 tonn. nel 1900.

(2) Oggidì si può avere un *turret steamer*, ch'è il miglior tipo del vapore da carico, ad un prezzo ch'è di 30-35 % inferiore a quello di due o tre anni fa, eppure alcuni cantieri inglesi offrono dei *cargo-boats* nuovi in costruzione a 5 1/2 lire sterl. la tonnellata che prima costavano 7 ed 8.

(1) Ecco le nuove costruzioni che il Regno Unito ha provveduto ad armatori austro-ungarici, durante l'ultimo triennio:

anni	*piroscafi*	*tonn. di stazza*
1900	25	80.426
1901	20	64.374
1902	11	37.905

Adunque è desiderabile che la politica finanziaria si proponga d'incoraggiare l'uso intelligente di quei poderosi strumenti d'iniziativa che sono e saranno le Banche di credito agrario e navale, per sopperire quasi automaticamente ad ogni legittima domanda dell'industrie produttive, dell'agricoltura e del commercio marittimo, della navigazione e dell'arte di costruire; ma non soltanto in forma di capitale, bensì nel carattere sostanziale della circolazione.

È stato obbiettato che quand' anche tutto il capitale fluttuante delle Casse di risparmio fosse investito in imprese produttive, invece che essere immobilizzato in titoli di Stato, l'industria e il commercio non ne risentirebbero alcun vantaggio. L'obbiezione è speciosa, perchè non tien conto della fonte dalla quale la rendita trae l'interesse da pagare ai possessori, onde si crea il circolo vizioso.

Chè se parte di quei due miliardi e mezzo fossero impiegati nella navigazione, molto minore sarebbe per lo Stato la preoccupazione di provvedere l'interesse, perchè la marina mercantile trae molti dei suoi utili direttamente dai traffici esteri e da quelli fra paesi e paesi esteri e quindi essa è, per sua natura, di sollievo anzichè di aggravio alla Nazione.

***

Tutto ciò, in quanto riguarda la mia tesi, condurrebbe direttamente alla redenzione del nolo marittimo.

Noi paghiamo per l'importazione e l'esportazione delle nostre merci, per la via di mare, la bella somma di duecento cinquanta milioni di nolo all'anno; una quarantina di milioni pagano i soli emigranti, benchè apparentemente così poveri.

Quanto di questo denaro spetta agli armatori stranieri? Sette decimi per le merci, otto decimi per gli emigranti.

Insomma qualche cosa come due miliardi, ogni dieci anni!

Evidentemente una parte di questo enorme tributo potrebbe redimersi a vantaggio dell'economia nazionale mediante una buona politica marinara e, meglio ancora, mercantile.

Ecco perchè i marini si preoccupano del generale e complesso problema economico: ecco perchè la terra e il mare debbono darsi la mano, in una comune e cordiale intesa, giacchè la marina ripone le sue speranze nell'incremento economico delle industrie tutte del Paese e perchè queste non potrebbero avere espansione, e nè meno alimento, senza opportuni organi di collegamento coi mercati d'oltremare.

È curioso che, mentre noi ci preoccupiamo di trapiantare in Italia certe industrie, alcune delle quali potrebbero dirsi esotiche, non pensiamo a sviluppare la marina mercantile, che è la nostra industria millenaria, perciò classica e caratteristica per eccellenza.

Noi pensiamo a renderci indipendenti dall'estero per la *Chartreuse* e lo *Scotch Wisky* pei giocattoli di Norimberga e... pel povero Gas. Ovunque sia un piccolo privilegio ove annidarsi, si chiami Benadir o navigazione Tiberina, andiamo a far mostra d'iniziativa; per contrario non vogliamo emanciparci per il nolo marittimo, ch'è una spesa viva, e che pur grava, in modo invisibile, ma non imponderabile, sui cereali importati, sui carboni, sui ferri, sui petroli ed altri articoli di prima necessità; nè pensiamo che in caso d'una conflagrazione politica o d'una semplice minaccia di guerra, il nolo salirebbe ad altezze spaventose e la Nazione sarebbe dissanguata e affamata, prima ancora che scoppiasse la folgore.

Una potenza politica di prim'ordine, che ha al settimo posto l'armata navale e non possiede la trentacinquesima parte del naviglio mercantile mondiale (1), un Paese che ha 260 mila inscritti marittimi e 3 milioni di commercianti, contro 7 milioni di agricoltori, con un naviglio il quale non guadagna per sè 100 milioni contro 300 milioni d'introiti delle ferrovie, questo paese non può ancora vantarsi di avere raggiunto uno sviluppo ben proporzionato delle membra, come voleva Cavour mezzo secolo fa (2).

Egli intuiva, sin dai primi tempi del vapore oceanico, i vantaggi d'una grande marina mercantile; ma questa aspirazione è rimasta ancora insoddisfatta! Ed è un peccato, perchè la navigazione moderna ha ormai conseguito tale pregio specialissimo, che una volta consolidata nei traffici della concorrenza mondiale passa a vivere *alle spalle* dei paesi stranieri.

Allora essa *vende* dei servigi, mediante il compenso d'un nolo che diventa una merce: è quell'*invisibile export* di Giffen e di Glover, che in realtà arricchisce gli armatori inglesi alle spalle delle altre Nazioni consumatrici. Fatta adulta e quindi avvezza a fidare sulle proprie forze, la marina mercantile può allora ripetere il vecchio detto del marinaio, citato da Nelson, che il suo benessere *never cost the Widow a tear, nor the Nation a farthing.*

SALVATORE RAINERI.

(1) Il valore del naviglio mercantile del mondo si stima a sei miliardi e mezzo, mentre il naviglio italiano non vale, secondo il Cocco-Ortu, che centonovantadue milioni.

(2) RAINERI, *Storia tecnica e aneddotica della navigazione a vapore*, 1888. (Roma, Bontempelli).

L'industria sardiniera in Francia

VERSO la metà del secolo scorso una povera donna di Bretagna, che la caritatevole maestria di un avvocato parigino aveva tratto d'impaccio, gli dimostrò gratitudine mandandogli un barattolo di sardine fritte nel burro e conciate in olio finissimo. Vennero giudicate deliziose; e l'avvocato commesse alla donna parecchi barattoli compagni, li diè a vendere per costei conto presso alcuni tra i più riputati mercanti di ghiottonerie di Parigi, e le richieste piovvero.

L'avvocato era un uomo di vista lunga. Si recò in Bretagna, studiò la cosa *en homme d'affaire;* alla costosissima cottura nel burro, sostituì la bollitura nel vapor di acqua, l'olio dei tessuti delle sardine essendo bastevole, insieme al sale, per il condimento. Fè società colla donna, ed applicando

alle sardine conce il sistema di conservazione ideato da Appert, creò una industria la quale si avvantaggiò degl' insegnamenti di Pellegrino Rossi, già morto, ma che innestatisi sulle convinzioni di Napoleone III e aiutati dal fervore di Nicola Bixio, fratello del nostro Nino, e dall'attività di Michel Chevalier, diedero in Francia causa vinta alla scuola del libero scambio; ecco come in forza di una saggia teoria economica le *sardines de Nantes* conquistarono i mercati del mondo intero. Un pesciatello che fino allora aveva avuto valor nutritivo per i litoranei quando era fresco e che per gli abitanti dell'interno era appena conciato *au vert*, cioè messo in salamoia, fu accolto sulle tavole signorili del continente europeo e vi si mantenne con onore sino ad oggi, occupando il posto di cui un tempo avevano goduto le anguille di Comacchio.

Così una regione lungamente famosa per la sua povertà arricchì, e non ebbe più motivo d'invidiare l'Olanda, la Scozia e la Norvegia, cui l' annuale periodico passo delle aringhe procaccia da secoli un guadagno di milioni con matematica certezza.

La *sardina* (l' etimologia ne farebbe un pesce mediterraneo anzichè oceanico, e tale fu probabilmente all'alba della storia) frequenta l'occidente dell'Europa dalle acque della Piccardia a quelle della Galizia. Dopo l' aringa è il più abbondante dei pesci di passo; ma la concia dell'aringa fu scoperta nel XIII secolo da Guglielmo Breukel, olandese, e quella della sardina nel XIX. Al tempo di Cristoforo Colombo era frequentissimo lungo le maree andaluse, e i pescatori si contentavano salarla come colà anche oggidì si pratica. La sardina ha segnato di un minimo episodio la scoperta dell'America, perchè Martino Alonzo Pinzòn di Palos, il confratello di Colombo nella prima spedizione, avendo portato a Roma un carico di sardine salate, vide (secondo le deposizioni contenute nel famoso *Pleyto*) il prezioso portolano del Vaticano e lo disegnò. Infatti Pedro Alonso Ambrosio, testimonio citato nel *Pleyto*, depone che: « *conoció a Martin Alonso Pinzón que era hombre sabio; fue a Roma a su costa en su barco cargado de sardina; e trajo sacado del mapamundo del Papa e de un libro, avisos para saber la navegacion de las indias* ».

La corona di Castiglia favoriva assai i pescatori di sardine; anzi Navarrete cita i decreti dei successivi Re che accordavano loro privilegi notevoli e, tra gli altri, il diritto di portar spada alla cintola, come a uomini di gentil sangue. In Francia la sardina ha tre nomi diversi; in Oceano è: *célérus* in Piccardia, Normandia e Bretagna, *royan* dalle marine angioine alla frontiera della Bidassoa, *coureuse* nel mar di Galizia.

Gli studi di oceanografia sono tuttora sì arretrati, che la vita della sardina d' oceano è avvolta nel mistero. In quali fondi depone le uova? Discende, come lo *spratto* suo consanguineo, da settentrione a mezzogiorno alla ricerca di acque più calde? Emigra dalle marine francesi alle spagnuole per tornar a primavera a costeggiare le prime? Oppure va al largo nella stagione morta della pesca? La *Société d'océanographie* di Bordeaux, sorta recentemente dietro impulso dato dal Principe Alberto di Monaco, servirà a svelare i particolari dei costumi della sardina e la loro accertata conoscenza varrà a scongiurare per l' avvenire il disastro che nel 1902 ha colpito il popolo litoraneo della Francia oceanica ed in special modo il brettone.

Qui apro una parentesi che sarà forse lunga. Credo fermamente che sia obbligo nazionale studiare, oltrechè il suolo della patria, anche il suo mare. Noi in Italia abbiamo appena appena sfiorato l' argomento, perchè ci siamo accontentati di tracciar le carte della costa e di radunare gli elementi per compilare un portolano moderno che — se le mie informazioni non sono fallaci — attende sempre il ministeriale *visto per la stampa*. Ciò non basta; occorre assai più. Il compianto amiraglio Magnaghi iniziò gli studi di talassografia col *Washington;* ma poi furono interrotti. Non sarebbe il caso di riprenderli? E la parentesi è chiusa, e torno alla sardina.

⁂

L' industria della sua pesca si sviluppò sì largamente che, mentre nel 1872 si vendevano 1000 sardine per 80 franchi, nel 1880 erano discese al prezzo di 25.

Da Royan alla foce della Gironda sino alla baia di Lannion, la più settentrionale del lido Brettone, cioè lungo 330 miglia di costiera, tra la metà di aprile e il mezzo novembre la popolazione marittima, rinforzata dalla villereccia del paese interno contiguo si rovescia a bordo per pescare, a terra per conciare le sardine, tratte nelle reti a miliardi.

Douarnenez nel 1899 contava 800 battelli equipaggiati da 4000 uomini e le *usines* del borgo fabbricavano 40 milioni di scatole di conserve. Concarneau aveva presso a poco la medesima potenzialità. Audierne produceva intorno a 20 milioni di scatole. Saint Guénolé, Camaret, l'isola Tudy, Le Croisic, Belle Isles, Quiberon, Les Sables d' Olonne erano i centri secondari, ma pure importantissimi della fiorente industria, sulla quale campavano 40.000 uomini di bordo e 60.000 tra donne, vecchi e fanciulli impiegati nelle *usines*, e poi mercanti di stagno e di latta e legnaiuoli per le cassette in cui mettere a dozzine ed a grosse le scatole di conserve.

Siccome la squisitezza e la purezza dell' olio costituiscono uno dei meriti maggiori della concia brettona, affluivano ai paesi dell'Angiò, della Bretagna e della Saintonge i più reputati prodotti oleari della Provenza e di Liguria. Dell'industria fiorente giovavasi la locale architettura marittima, fornendo agli armatori battelli di tipo alquanto antiquato, aperti, a due vele alla terza, lunghi 28 piedi, pronti alla vela per 2000 franchi e della durata usuale di 10 anni, ma bisognosi di un corredo di una ventina di reti, che costavano quasi quanto la barca, ma duravano assai meno; reti come le nostre dette a *tramagli*, che distendonsi verticalmente nel mare, avendo a quest'uopo la relinga superiore guernita di sugheri e quella inferiore zavorrata di piombini. La pesca è facile. Il telegrafo annuncia la comparsa dei banchi di sardine nella sezione australe del mar di Guascogna. E le barche escono cariche delle loro reti lunghe 15 metri, dirigendosi sui rombi di bussola additati all'occhio vigile peschereccio dagli stormi di gabbiani e d' altri uccelli marini accorrenti allo zenith dei banchi di pesci per affondarvi becchi adunchi alla punta, stridendo raucamente. La rete si caluma dalla poppa e scende, muraglia verticale, nel mare; è tessuta in cotone sì tenue che le sardine non ne scorgono le maglie. Ma non basta distendere le reti, bisogna *brumeggiare* per attrarre le sardine e indurle a gettarsi spensierate sulla rete.

Codesto brumeggio, che i nostri pescatori non usano ancora e circa la introduzione del quale mi furono alcuni anni or sono domandati particolari da un impresario di pesca dell'Adriatico, è la *rogue*. Consiste nelle bottarghe, nelle teste e nell'intestino dei merluzzi pescati nell' alto Atlantico settentrionale. Tutta quella roba si lascia putrefare, e quando è giunta

al desiderato grado di mal odore si racchiude in barili e si spedisce in Bretagna.

La *rogue* è costosa. Secondo Remy Saint Maurice, che nel 1899 ha composto uno studio leggiadrissimo intorno all' industria sardiniera, ogni battello consuma per stagione peschereccia 20 barili, valendo ciascuno al massimo 130 franchi ed al minimo 40. Pur ammettendo una media spesa di 50 franchi il barile, si va sempre incontro ad una spesa viva ed inevitabile di un migliaio di franchi per ciascuna barca. Nell'anno 1898 la costa francese ne importò da Bergen di Norvegia intorno a 15.000 barili. Ma non da Bergen solamente si spedisce quella fetida, ma necessaria materia. Ne mandano anche dagli Stati Uniti; è di qualità inferiore, costa meno, 21 franchi al barile. Ve n'è anche di fabbrica francese, lavorata dai *Pêcheurs d'Islande*, immortalati dal mio Pierre Loti; costa dai 28 ai 30 franchi. Ma superiore a tutte è la norvegiana, perchè le sardine l'appetiscono più che le altre. Il tributo che la Francia paga alla Norvegia non è lieve; prendendo le cifre del 1898 come base, si sale dunque a 750.000 franchi di spesa annua.

Certamente 1000 franchi per stagione semestrale su un capitale, barca e reti, che sale a 4000 e che è soggetto ad un deperimento del 10 per °/₀ all'anno è molto grave. Per iscemarla, i pescatori hanno avuto ricorso a vari mezzi. La chimica se n'è mescolata inventando la *morphirogue* che, invece di attrarre le sardine, le allontana. Miglior consiglio — dal lato del risparmio — sembra sia tagliare la *rogue* con un terzo di panelle di arachidi. Ma qualunque sia il brumeggio, esso ha un'azione decisiva nella pesca. E una salpata di rete può dare dalle 5.000 alle 10.000 sardine, impigliate colle gargie nelle maglie della rete.

Ignoro se il signor Poulette, l' industre francese che nella Maremma Toscana, là all'Argentario, ha impiantato l'industria della concia alla brettona delle nostre sardine tirrene, faccia adoperare la *rogue* o qualche brumeggio succedaneo ai pescatori di Santo Stefano, di Telamone, di Port'Ercole e del Giglio. Non sono documentato in proposito. Ma giudico che un tentativo gioverebbe farlo.

⁂

Come sempre, nella pesca veliera (che ritiene ancora del barbarico e che dai tempi in cui Oppiano, contemporaneo dell'imperatore Commodo, scriveva l'*Halieutica*) l'abbondanza dell' agognatissima preda, lungi dal rappresentare un beneficio, costituisce un danno economico. Nell' estate specialmente la sardina che non sia immediatamente sbarcata, si putrefà rapidamente; più ne contiene il battello, più pronta si fa l'azione fermentativa negli strati inferiori. E infatti le annate di pesca miracolosa furono cagione di ribassi straordinari nel prezzo ottenuto dai pescatori brettoni.

Quando Remy Saint Maurice nel 1899 scriveva: « La sardine tombe à des prix dérisoires. Si en fin de saison, alors que le poisson devient rare, les industriels le paient encore 10 et 15 francs, pendant les cinq mois qui auront précédé, elle oscillait entre 2 et 5 francs ». Egli constatava un fatto doloroso, ma non ne indicava il rimedio. Non scorgeva la cagione della crisi, fuorchè nel fatto dell' abbondanza della pesca e nell'aumento graduale del numero dei conciatori « *qui produisent plus qu'ils ne peuvent écouler, les trois quarts d'entre eux ayant en stocks la production d' une année, voir de deux* »,

Il piroscafo *Bambara* della « Compagnie Française de l'Afrique Occidentale » costrutto nel « Cantiere Navale di Muggiano ».

ed infine pel numero dei pescatori accresciutosi in proporzioni considerevoli.

La crisi dell'industria sardiniera era già latente nel 1899. Crisi cagionata dall'errore di aver lasciato che in ambedue le rame dell'industria stessa lo spirito conservatore preponderasse. Infatti i pescatori erano rimasti fedeli al materiale veliero e costiero che non permetteva loro di raccogliere e di serbare incolume dalla putrefazione la massima quantità di preda.

D'onde come corollario la dipendenza assoluta nel quale il pescatore, rappresentato dalla barca, si ritrova di fronte al conciatore, che può arbitrariamente fissare i prezzi, sicuro come è che, rifiutandoli i pescatori, saranno questi obbligati a buttar a mare il loro raccolto della giornata. La quistione si complica eziandio per cagione di uno di quegli organismi parassitari che sommergono infallantemente le industrie antiquate e che non hanno saputo, voluto, o potuto trasformarsi. Il parassita, nel caso dei pescatori sardinieri, è il *mareyeur*. Ecco come Pierre Souvestre (che è un brettone) parla di questo industrioso individuo nell'*Yacht* del 31 gennaio:

« Le mareyeur est un industriel dont la profession consiste à acheter aux marins le produit de leurs pèche, à l'expédier sur les grands centres de consommation en l'achetant au plus bas prix possible et en la revandant au taux le plus élevé ».

Fornitore, occorrendo, di reti e di attrezzi, banchiere del pescatore nelle contingenze della costui vita, il *mareyeur* è un monopolizzatore acerbo; coi suoi colleghi forma *trust*, ma siccome corre i rischi del maneggio di una merce che va a male facilmente, non si può esser oltremodo severi con lui.

I conciatori, dal canto loro, erano rimasti fermi alla venerabile salatura comune ed al metodo ideato dalla buona donna e dall'avvocato, costei socio. Ora, uno dei segreti della prosperità per i popoli pescatori, consiste appunto nello studio di vari modi diversi di conciar i pesci, per appagare gusti mutevoli. Della qual cosa procacciano esempio i norvegiani, esempio degno d' imitazione non solo per i francesi, ma eziandio per noi. Essi praticano vari modi di conciare l'aringa, la sardina, lo spratto, il merluzzo e ne vanno inventando sempre di nuovi per allettare il palato dei consumatori, perchè anche la gastronomia ha la sua curva; e i gusti si vanno raffinando e trasformando: del che abbiamo prova quando solo lo si voglia, ponendo a raffronto un libro moderno di cucina italiana e il trattato di Bartolomeo Scappi, cuoco del Papa San Pio V, e che eralo prima stato del Cardinale di Carpi e aveva cucinato pranzi imbanditi a S. M. di Carlo V, luculliani per i palati signorili del secolo XVI, ma per i nostri d'oggi addirittura eterodossi.

I pescatori di Bretagna, di fronte al continuato ribasso dei prezzi, presero la più eretica tra le misure. In luogo pescosissimo, come la baia di Camaret, giurarono il mutuo formale impegno di non portar al mercato più di 10.000 sardine per barca e giornata peschereccia, calcolando che la merce, diminuendo di quantità, sarebbe salita di prezzo unitario.

Così, in luogo di combattere radicalmente la crisi con la trasformazione del materiale, sostituendo al veliero il piroscafo e riformando il sistema industriale della pesca, sostituendo alla *paranza* l'uomo stipendiato a mese, si affidarono alla mezza misura, cioè alla soluzione dei deboli e dei titubanti.

Sì, anche il sistema industriale della pesca, in Bretagna come in Italia, è vieto. Per venerabile comune consuetudine, il prodotto della giornata si spartisce in due porzioni: una va alla barca, l'altra si distribuisce al personale. È ancora l'organica medioevale della paranza, causa principale della grande miseria irreparabile dei nostri pescatori italiani.

Coi prezzi anteriori al 1880 si calcolava correntemente che la parte di ciascun pescatore salisse a 1500 franchi, che a ragione di cinque mesi di lavoro dava una quota di 300 franchi al mese; nel 1899 era già discesa a meno di 400 per tutta la stagione.

⁂

Ad un'industria che non sa trasformarsi, basta un'accidentalità temporanea per dare il colpo di misericordia; ed essa cadde nell'anno 1902. La sardina non comparve che in quantità modestissima sulla costa. Perchè? Come? D'onde il cambiamento dell'usanza?

Secondo il Souvestre il caso del 1902 è la ripetizione di altri che lo hanno preceduto; nel 1815 e nel 1831 la sardina non si avvicinò alle coste, e siccome allora, più che oggi, la superstizione dominava, se ne attribuì all'ira del Cielo (facile vendicatore di dinastie cadute!) l'assenza. La casualità è esclusa dalla storia naturale; e di un cattivo raccolto campagnuolo infatti la ragione determinante si scopre sempre, e talora si giunge a tempo a praticar rimedi a ciò l'anno nuovo compensi il vecchio. Ma lo studio dell'oceanografia è tuttavia sì limitato, che la mancata comparsa delle sardine rimane allo stato di fenomeno nebuloso e inesplicabile. Si sa che la parte (in media) d'ogni pescatore non ha raggiunto nel 1902 che 35 franchi, cioè 7 al mese.

Che sotto le strette della sventura collettiva prodotta dalla miseria di 40.000 marinari e di circa 60.000 operai dei due sessi che gli *usiniers* impiegavano, la generosità francese abbia dato novella prova della sua consueta inesauribilità, è cosa nota. La nobile contrada ci ha accostumati a tutto attendere dal suo cuore tanto grande, quanto luminosa è la sua storia. La Francia non è mai sì magnifica come allorquando la sorte la mette a duri cimenti. Ma, per quanto vasto lo spirito di carità, l'elemosina che essa fomenta non è una soluzione, è temporaneo rimedio. Tra poco più di tre mesi si riaprirà la stagione della pesca. E allora?

Due casi si possono dare. O l'anno 1902 andrà a far la terna col 1815 e il 1831, e tornate all'usato passo le sardine, l'industria riprenderà; ma pur rimanendo allo stato *critico latente* determinato dalle concomitanti circostanze: 1° del materiale antiquato; 2° del sistema vieto; 3° della presenza del *mareyeur*; 4° della difficoltà di smaltimento delle conserve. O accadrà nella storia della sardina quello che accadde all'aringa sua cugina, la quale nel secolo XVI abbandonò le acque baltiche per le fiammingo-olandesi, con grave danno di Lubecca che esercitava il monopolio della pesca; la decadenza della gran città anseatica data da quel giorno funesto.

⁂

In ogni maniera la scomparsa della sardina dall'Oceano è ipotesi da scartare. Un animale del quale annualmente si catturano migliaia di miliardi non scompare dall'economia mondiale. Ma non si può escludere che muti di *habitat*, o piuttosto che, allorquando nella stagione della fregola si eleva dagli abissi e va avvicinandosi alle acque propinque alla costa, muti direzione.

L'odio profondo che desta nella mente dei conservatori *quand même* il progresso, ha attribuito alla diffusione della pesca a vapore la fuga delle sardine. La terribile accusa non regge. Se lo *steamtrawler* mettesse in fuga un pesce di passo, ne metterebbe in fuga anche un congenere. Or accade che 1500 piroscafi passano nelle acque britanniche e non solo non ne hanno discacciate le aringhe, ma proprio nel 1902 la città di Yarmouth, gran centro di pesca (veliera, a vapore e mista), ha raccolto tante aringhe per il valore di 11 milioni di franchi. D'altronde come accusar la pesca a vapore che, esercitandosi al largo, fuor delle acque territoriali, non tocca minimamente i fondi ove è detto che le sardine depongono le ova? E poi, anzitutto, le depongono davvero sul fondo o le lasciano galleggiare? Una quantità di generi di fauna marina emettono le ova e sulla superficie delle acque ha luogo — mercè l'aiuto del lattime del maschio — la fecondazione. Bisogna dunque anzitutto che la scienza determini la cosa, e, mediante il metodo sperimentale, ricerchi come la sardina oceanica ha fatto *faux bond* alle speranze brettone.

Un' altra ipotesi sta in questi termini: la sardina predilige acque di una certa purezza, di una certa temperatura; rifugge da quelle che non le vanno a genio. Ma qual dato positivo si ha oggi che la temperatura e la purezza delle acque francesi siano state modificate? Variazioni attribuite al Gulfstream! effetti delle eruzioni vulcaniche delle Antille! Codeste supposizioni non sono suffragate da verun dato veramente verificato. Vanno messe da parte sino a prova provata.

Il Souvestre dice che l'alto prezzo della *rogue* ne vieti l'uso a molte barche. Il che starebbe a dimostrare, non che le sardine avessero emigrato, ma che si fossero mantenute fuori del raggio di azione delle barche.

La lagnanza non è nuova. La si ode anche in Inghilterra ed in Germania per i pesci in genere, non per la sardina. La moltiplicazione soverchia di pescatori costieri ha allontanato dalla terra i pesci; come la soverchia caccia data alla selvaggina l'ha allontanata dai centri popolosi. Infatti oggi i *steamtrawlers* inglesi vanno sino alla Groenlandia ed i tedeschi da Geestemünde allo Spitzberg.

Ma le sardine si allontanino dalla costa o ritornino come per lo passato, la crisi che, latente da 10 anni, è scoppiata con tanta veemenza e così tragicamente l' anno scorso, condanna il vecchio meccanismo della pesca, che per insufficienza sul modo di serbar intatta la preda, scende alla tattica negativa di limitarne la quantità. Condanna eziandio il sistema dell'armatore singolo incapace a resistere all'usura del *mareyeur* ed alla prepotenza dell'*usinier*.

La pesca della sardina deve seguire la curva di ogni industria contemporanea, giovarsi delle invenzioni accertate e benefiche. È evidente che quando il materiale peschereccio — per forza a vapore — possa serbare, sia nel ghiaccio, sia in camere refrigeranti, la preda e (giunto al porto) la possa depositare in corrispondenti camere refrigeranti, il prezzo unitario scenderà, ma non subirà le oscillazioni perturbatrici di cui parla Remy Saint Maurice; non si offriranno due franchi per mille sardine. La pesca serbata nei magazzini refrigeranti non andando a male, l'alea del pescatore, quella del *mareyeur* e quella dell'*usinier* saranno tutte e tre ridotte di molto ed è noto che i prezzi normali, quantunque non permettano i subiti guadagni, alimentano davvero le industrie.

La prova che la crisi esisteva prima del 1902 l'abbiamo da un fatto, citato da Emile Gautier, ancor esso brettone come Souvestre che scriveva non fa molti giorni nel *Journal* che, essendo ministro della guerra Cavaignac, gli fu proposto, per alleviare le miserie dei pescatori di Bretagna, d' introdurre nella razione del soldato una specie di *cacciucco* a base di sardine, che avrebbe cagionato un *écoulement* dentro terra del prodotto delle barche. Ora chi non ricorda che Cavaignac era ministro nel 1898?

La cosa non ebbe seguito; ma era già praticata in Germania, ove l'esercito ha una razione settimanale di pesce. Solamente il ministero colà ha atteso a prender quella determinazione che l'industria peschereccia fosse assolutamente moderna, a base di società armatrici di piroscafi. Non fece *un elemosina*, ma conferì un giusto premio all' *operosità ed alla libera iniziativa*.

***

La sventura che ha precipitato 100.000 persone nella più nera miseria, finale atto di un dramma che da più di 10 anni la minacciava è una lezione per noi. La pesca tra noi è di gran lunga inferiore a ciò che è in Francia. Noi abbiamo i pesci di passo, principali tra tutti i tonni. Presso gli Inglesi, cui la pesca è una delle più alte preoccupazioni nazionali, passiamo noi Italiani come incorreggibili sciupatori delle ricchezze che il mare contiene. Fuor d' ogni dubbio abbiamo depauperato le acque patrie in modo singolare. Nella presente ricostruzione del paese sarà tempo che anche il mare venga contemplato. Nè questo sarà possibile fare senza studiare le condizioni talassografiche dominanti. Come!? Con tanta marina militare e tanti giovani ufficiali ansiosi di far qualcosa d'utile e di dilettevole, non sarà possibile raccogliere dati positivi sul mare che lambisce le nostre coste?

I guai della sorella in latinità — e anche in imprevidenza — ci avvertono di stare all'erta.

JACK LA BOLINA.

"Leda„ e "Sally„ alle regate di Nizza

ed il secondo periodo delle prove di eliminazione

Dei nostri *defenders* per la Coppa di Francia, due soli si recarono alle regate di Nizza, dove ebbero la ventura insperata, di misurarsi per tre giorni consecutivi col *challenger* francese *Suzette*.

Terminato il primo periodo di prove, i nostri 10 tonn. entrarono in cantiere per subire quelle modificazioni che l'esperimento sportivo poteva aver suggerito. Ma di modificazioni propriamente dette non si può parlare per *Sally* il quale ebbe appena un lieve affinamento del piombo: invece *Leda* e *Nada*, subirono varianti nello scafo di importanza fondamentale. *Leda* ebbe aumentato il suo piano di deriva, e *Nada* che, per andare nel galleggiamento alla linea con cui era stato

concepito, aveva dovuto mettere parecchi quintali di piombo nell'interno dello scafo, venne equilibrato dal suo costruttore coll'aggiungergli 1000 kg. di piombo nella chiglia.

La Giurìa nella scelta del nostro campione, in seguito alla assenza di *Nada* dalle corse di Nizza, non ha potuto che tenere un calcolo molto relativo della tenuta di *Leda* e di *Sally*.

In complesso è risultato, che *Leda* con tempi leggeri è forse un pochino superiore al yacht del cav. Garibaldi Coltelletti, e che *Sally* è decisamente superiore con vento fresco e con tempo medio. V'è anche da osservare che *Sally*, il quale non avrebbe potuto modificarsi per prender vantaggio con bonaccia, si dimostrò negli ultimi giorni in continua progressione, e che i pochi secondi di differenza con tempo leggero fra desso e *Leda*, dato che questo yacht con partenza volante partì sempre brillantemente primo, non costituiscono che una piccola superiorità relativa.

Il 26 febbraio, primo giorno delle regate di Nizza, il tempo è calmissimo. È la giornata di apertura, quando cioè i yachts percorrono un solo giro del triangolo. Appena una lievissima brezza da S. S. E. spira a tratti durante il percorso. L'equipaggio di *Leda* attentissimo riesce ad avere una bella precedenza ed il yacht di S. A. R. il Duca degli Abruzzi arriva con 2' 14" di vantaggio su *Suzette* e 4' 42" su *Sally*.

Il 27 febbraio il tempo è sempre calmo, ma il percorso essendo questa volta completo, i yachts possono naturalmente avere tutte le *chances* della giornata. La brezza è leggera e spira da S. S. E. accompagnando il corso del sole. *Suzette* arriva 1° con 3' 55' di precedenza su *Leda*; *Sally* arriva 3° per 18".

Gara d'insieme il 28: i 20 tonn. corrono coi 10. Cielo nuvoloso, onda larga, calma di vento. Nel primo periodo della corsa un po' di brezza da Ovest sembrava accennare a rendere le gare interessanti, ma cade tosto, ed il campo di corsa resta segnato da rifoli leggerissimi e da zone di bonaccia.

Leda riesce a guadagnare il compenso che gli deve rendere *Caprice*, arrivato primo. *Sally* abbandona.

Una bella brezza da E. segna finalmente una giornata sportiva il 2 marzo. I 10 tonn. mettono la freccia triangolare e l'aspettativa, dati i giorni di calma precedenti, è molto viva.

Leda non tralascia di piazzarsi primo come è sua abitudine alla partenza, *Suzette* viene 2°, ultimo *Sally*.

Al largo la gara viene accanita e con mare mosso ed il vento fresco i tre yachts sono ammirabili. *Sally* comincia a piazzarsi al vento ed a conquistare la testa di corsa seguìto da *Suzette*, mentre *Leda* viene ultimo. Nel lato in poppa mantengono lo stesso ordine, quando a *Suzette* si rompe il picco ed abbandona. *Sally* arriva 1° con una precedenza di 3' 14".

I nostri due *defenders* si presentano a correre soli il 5 con brezza soave da S. S. E. e *Leda* riesce a fare un'altra bella partenza mettendo sotto vento *Sally*, il quale corre con la randa nuova. Notevole il modo con cui si tengono i due yachts che arrivano alla distanza di due scafi e *Leda* vince per 21".

Il domani calma ancora, ed una leggera brezza, che si leva da S. O. e gira verso E. veglia sulle gare. *Leda* e *Sally* si distanziano durante il percorso con vantaggio di *Leda*, il quale è però avvicinato nell'ultimo lato in modo da lasciare il 2° posto a *Sally* per 39".

Il 7 marzo ultimo giorno di corse, il tempo era duro con forte vento da maestro al principio, ma variante di direzione poi e seguente il capriccio della burrasca incombente. Continue manovre a bordo dei nostri due 10 tonn. *Sally* si mantiene magnificamente primo; ma poi ambedue sorpresi da piovaschi e da zone di calma piatta abbandonano.

Ritroviamo i nostri due *defenders* a San Remo l'11 marzo per misurarsi nel secondo periodo delle prove di eliminazione con *Nada* fresco delle riparazioni avute.

La parte più seria e definitiva di queste prove è giunta.

La prima corsa avvenuta con tempo leggero, dà luogo ad un *luffing match* fra *Leda* e *Sally*, volendo il primo passare al vento, mentre *Nada* prosegue tranquillamente per proprio conto. Forse questa particolarità ha influito sul risultato della corsa. *Nada* impiega a fare il percorso di 14 miglia 2° 58' 34", *Sally* 3° 05' 15", *Leda* 3° 07' 48".

Il giorno 12 marzo il vento assai fresco da scirocco prometteva una giornata magnifica come godimento marinaro e come spettacolo sportivo, ma la Giurìa decide di rimandare la gara.

Al domani il tempo è soave con ventorello da Est.

La Giurìa decide di dividere la gara in due corse, tenendo calcolo dell'arrivo del 1° giro, e del 2° che comincia dopo un breve intervallo.

Sally questa volta riesce a partire il primo, seguìto da *Nada* e da *Leda*. Sulla prima boa *Nada* passa in testa ma *Leda* riesce a piazzarsi primo. Ecco i tempi impiegati a fare il percorso di 7 miglia: *Leda* 1° 32' 20"; *Nada* 1° 33' 51"; *Sally* 1° 34' 24".

Il secondo giro si riprende con la partenza in testa di *Sally*, *Leda* vien dopo, ultimo *Nada*. Il yacht del cav. Garibaldi Coltelletti, mantiene sempre la testa di corsa, ma per pochi secondi resta terzo sul tempo impiegato, avendo la precedenza *Nada* per 15" su *Leda* e 24" su *Sally*.

La mattina del 14 marzo un discreto vento da S. E. increspava lo specchio della riviera di San Remo; mare calmo, ed un po' meno vento per la seconda prova.

Leda parte primo seguìto a 10" da *Sally* mentre *Nada* non parte che due minuti dopo.

Sally guadagna 1" alla prima boa e continua con crescente vantaggio fino a prendere la testa di corsa; *Nada* non sembra troppo in forma col vento che spira, e *Sally* arriva primo con 2' 04' di precedenza su *Leda*, e con 5' 41" su *Nada*.

La seconda prova si inizia con la partenza di *Nada* primo seguìto da *Leda* e *Sally* ultimo.

L'ordine di corsa cambia, per *Sally* che passa al 2° posto, ma *Nada* progredisce distanziando bene i suoi concorrenti, impiegando a fare il percorso 6' 33" meno di *Sally* e 7' 12" meno di *Leda*.

In seguito a questa ultima giornata, la Giurìa ha deliberato di scegliere *Nada* del comm. I. V. Florio, Campione italiano per la Coppa di Francia.

La Giurìa nel suo verbale ha dichiarato che è mancata la possibilità di misurare il valore di *Nada* con tempo fresco: il lettore dai fedeli resoconti nostri, potrà forse vedere che la possibilità era venuta; ma il giudizio della Giurìa si rivolse specialmente alle qualità rivelate da *Nada* con tempo leggero, a quelle del suo competitore francese, ed alle condizioni di vento che sono naturali lungo la costa di San Remo: per queste considerazioni ha creduto bene riposare il suo voto sulla costruzione del bravo Gallinari.

Quando sarà uscito questo resoconto, le vittorie e le sconfitte saranno avvenute, ma io nel punto di sottoscrivere faccio eco il mio cuore dei voti del yachting italiano, per augurare una brillante vittoria al nostro *defender* della Coppa di Francia.

SKIPPER.

DIFENDIAMO IL PORTO DI GENOVA

A promulgazione della legge di autonomia ha rimesso in discussione l'opportunità di alcuni lavori proposti per la sistemazione del porto di Genova, opportunità che è già stata discussa e giudicata dall'opinione pubblica.

Si riparla del duplice progetto del Genio Civile di ampliare il Ponte Caracciolo ed estirpare il ponte Sapri; ma, già si è dimostrato a sazietà, anche per pubblico *referendum*, che tale ampliamento, nelle attuali condizioni, è dannoso all'esercizio del porto e che il taglio del ponte Sapri è una spesa inutile. Certamente costa molto di più estirparlo, che colmarne l'angolo settentrionale, mediante un riempimento triangolare, che dia superficie alla banchina, migliore accosto ai vapori e facilità di manovra ai carri ferroviari.

Porto di Genova — Sistemazione della bocca, proposta dal Genio Civile; ampliazione del Ponte Caracciolo e taglio del ponte Sapri.

Non si può metter mano all'ampliamento del Caracciolo, perchè nè il commercio, nè le esigenze dei lavori del porto possono ora privarsi di quelle banchine e di quelle acque. Di più — e qui sta il peggio — il prolungare di troppo quel ponte, dopo il già avvenuto ampliamento del ponte Biagio Assereto, viene a restringere considerevolmente lo specchio d'acqua, ormai angusto, che precede l'entrata del porto vecchio, e ognun sa quanti sinistri sieno avvenuti o sono stati ad un pelo di accadere in quel punto, dove i bastimenti in entrata e uscita debbono girare attorno alla penisola del Molo Vecchio.

Non più tardi del 20 febbraio, poco mancò che il grande piroscafo *Ravenna*, della Società « Italia », mettesse a fondo due bastimenti, proprio in quel punto. Gettò l'àncora immediatamente per ammorzare l'abbrivo, ed evitare la collisione, ma fu tale lo sforzo della catena, che ne andò in frantumi il molinello o *sboe*, cosicchè il piroscafo dovette essere trattenuto in porto per altre 24 ore, con tutti i passeggieri a bordo, onde riparare ai danni. Ora se davvero qualche bastimento andasse a fondo in quel punto già angusto, ormai ridotto a trecento metri di passaggio, è facile comprendere come non sarebbe per un tempo, che non si può prevedere, impedita l'entrata del porto. E la si vuole rendere più difficile?

Meglio sarebbe rimandare questi lavori a dopo che saranno rese tranquille le acque dell'avamporto, mediante un antemurale di difesa, verso scirocco; perchè allora l'avamporto potrà accogliere un buon numero di piroscafi al sud del Molo Vecchio e alla Malapaga, sfollando contemporaneamente il porto interno, il quale potrebbe essere adibito al lavoro più minuto e all'approdo dei piroscafi mezzani e piccoli. Le località testè indicate dell'avamporto potrebbero mirabilmente adibirsi al servizio di emigrazione.

È stato detto che per tranquillare le acque del porto si voglia adottare il progetto del Genio Civile. Questo consiste nel restringere la bocca foranea del porto, mediante un molo rettilineo trasversale A B, della lunghezza di cinquecento metri, che uscendo dall'angolo del Molo Giano, in direzione di libeccio, verrebbe ad appoggiarsi sul Molo Lucedio, prolungato di duecento metri. Ne risulterebbe una bocca di trecento metri, rivolta a scirocco, ma così esposta, che con grosso mare di fuori ne riuscirebbe impossibile o perlomeno pericolosa l'entrata. È poi dubbio se questo congegno avrebbe la virtù di prevenire o almeno attenuare la risacca, perchè nelle grosse mareggiate si formerebbe sempre un gran dislivello variabilissimo, nella bocca angusta, il cui passaggio diventerebbe anche assai tumultuoso e difficile. Ma i difetti maggiori e veramente gravi del progetto son questi, che mentre il prolungamento di duecento metri del Molo Lucedio, C D, si farebbe in fondali grandissimi di 30 metri, con spesa considerevole, verrebbe in pari tempo privata la navigazione di quei fondali ad essa così utili, e lo specchio acqueo prospiciente ricacciato pure di duecento metri più verso scirocco, ove i fondali utili alla navigazione son certamente minori.

Insomma il prolungare il Molo Lucedio non solo sarebbe enormemente costoso (almeno diecimila lire per ogni metro lineare) e renderebbe inutile la formidabile testata attuale, richiedendone evidentemente un'altra; ma sarebbe inutile alla difesa del porto e dannoso alla navigazione.

Perlomeno sarebbe ora opportuno ricercare nelle vecchie relazioni del Genio Civile quali ragioni consigliarono di arrestare il Molo Lucedio proprio nel punto in cui presentemente si trova.

Perciò siamo d'avviso che non nel prolungamento del Molo Lucedio, ma nella creazione di una difesa al Bisagno, debba ricercarsi la sistemazione della bocca e la quiete delle acque. A questo modo, l'avamporto potrà essere ancora per alcuni anni utilizzato direttamente dal commercio, non appena sarà collegata la penisola del Molo Vecchio con la ferrovia del Bisagno. Subito dopo sarà necessario provvedere alla creazione del bacino del Faro, per trasportarvi i carboni, ed è così che il Porto interno, ossia il Porto Vecchio, potrà sviluppare tutta la propria potenzialità a beneficio delle merci propriamente dette, ossia prodotti e manifatture.

Nè è superfluo ricordare che l'acchetamento delle acque mediante un autemurale foraneo ha per immediata conseguenza l'acquisto di almeno duemila metri, utili al commercio, con che il porto, *nel suo stesso specchio attuale*, acquista un quarto di nuova potenzialità.

A onor del vero, ci sembra che il Genio Civile siasi rimangiata una parte del suo progetto, cioè la diga trasversale; ma persiste nel proposito di voler prolungare il Molo Galliera, perlocchè è proprio il caso di ripetere il suggestivo e rattristante lamento d'un ottimo giornale genovese, il *Secolo XIX*, che ad un melanconico articolo recente pose questo titolo: *Genova continua a rovinare il suo porto!*

Veramente la colpa non è sua. A. Z.

Il piroscafo "Bambara"

Nel nostro numero di marzo abbiamo parlato del varo del piroscafo *Bambara* costruito nel « Cantiere Navale di Muggiano » nel Golfo di Spezia. Questo piroscafo eseguì felicemente il 26 febbraio scorso le prove ufficiali di macchina alle quali assistette la Commissione Governativa unitamente ai periti del Lloyd e del Registro Italiano.

A queste prove la macchina sviluppò una forza di 1450 cavalli indicati ed una velocità assai superiore a quella contrattuale e durante il periodo di prova non si ebbe a lamentare il menomo inconveniente, il funzionamento dell'apparato motore essendo stato perfetto.

Nel numero precedente omettemmo di accennare che le due caldaie motrici sono a tre forni e semplice fronte, ed hanno la sistemazione per il tiraggio forzato Howden.

Gli apparecchi ausiliari a vapore alimentati da una caldaia ausiliaria consistono oltre il molinello e la macchina per il timone in quattro verricelli a frizione per lo sbarco e l'imbarco delle merci.

Il *Bambara* venne acquistato dalla « Compagnie Française de l'Afrique Occidentale » di Marsiglia.

Questo piroscafo venne costrutto con criteri speciali circa i volumi delle stive per modo da poter imbarcare 1000 tonn. di arachidi (noci di terra), merce di grande volume, mantenendo un pescaggio uguale a poppa e prua di non oltre 10 piedi (m. 3,0479), necessario per poter passare la barra del fiume Senegal, al cui traffico viene adibito in linea regolare fra Marsiglia e quelle Colonie francesi.

La rapidità di costruzione di questo bel piroscafo per merci e passeggeri segna il vero *record* per i cantieri italiani, *record* forse nemmeno superato dai migliori cantieri inglesi. Difatti dalla data il varo, avvenuto il 21 gennaio, sonvi appena 4 mesi d'intervallo di tempo dalla messa in scalo della prima lamiera della chiglia, la quale venne posata alla metà di settembre. Dopo il varo, imbarcate e montate le macchine passarono, solo quattro settimane dalla prova del piroscafo al largo, ed ai primi di marzo esso era completamente allestito. Cinque mesi e mezzo in tutto!

Il *Bambara* all'ordine in tutte le sue parti partiva da Spezia alle ore 16 di domenica 8 marzo avendo a bordo il cav. Luigi Capuccio, Presidente del Consiglio d'Amministrazione del « Cantiere Navale di Muggiano » e il Direttore tecnico del cantiere stesso, ing. Giuseppe Manaira, i quali accompagnavano il piroscafo per la consegna di esso a Marsiglia e per le diverse prove da eseguirsi colà. Erano altresì a bordo il comandante Bacou, Ispettore della Compagnia acquisitrice nonchè il capitano ed il primo meccanico della Compagnia, che dovevano assumerne il comando e la direzione delle macchine dopo avvenuta la consegna.

Durante la permanenza di tale vapore sotto la bandiera italiana e per la sua traversata da Spezia a Marsiglia il comando venne assunto dagli ufficiali del piroscafo *Principessa Lætitia*, ormeggiato al « Cantiere Navale di Muggiano » ed in avanzato stato di allestimento.

Con mare calmo ma vento fresco di prora compiè la traversata percorrendo in meno di 20 ore le 230 miglia, che separano Spezia da Marsiglia; velocità oraria superiore di 1 miglio a quella stabilita dal contratto. Il lunedì alle 11 si giungeva a Marsiglia ed il *Bambara* veniva ormeggiato nel porto della Joliette.

I rappresentanti della Compagnia francese signori Barry e Boone salirono subito a bordo, esaminarono minutamente il piroscafo, s'informarono della traversata, ed ebbero parole di vivo encomio per questa riuscitissima costruzione che, onorando l'industria italiana, accresceva di una eccellente unità la flotta della loro Compagnia. Furono poi addirittura meravigliati della rapidità di costruzione, che superò ogni loro aspettativa. Lasciarono infine comprendere che la preferenza per i cantieri italiani era assicurata alle future costruzioni della loro Compagnia.

E il *Bambara*, come i nostri lettori possono facilmente scorgere dal suo complesso nell'incisione che pubblichiamo a pag. 85, è davvero un ottimo campione di quel tipo di costruzione, adatta tanto al mare quanto alla navigazione di fiume in paesi tropicali. Buona velocità, ampio volume di stive e perfetta ventilazione ne sono le caratteristiche. Ha 12 cabine di 1ª classe capaci di due passeggeri ognuna ed un grandioso ed elegante salone da pranzo artisticamente scolpito a proravia del cassero centrale sotto il ponte di comando. Ha pure una camera frigorifera per la conservazione dei viveri, indispensabile per navigare in quella latitudine, un magazzino per de-

posito polveri ed un locale per i valori. Non ci dilungheremo in altri dettagli accennando solo alla sua portata totale in peso di 2650 tonn., in volume di 4000 mc. e nella forza sviluppata dalla macchina di oltre 1400 cavalli.

Ci auguriamo cordialmente che questo primo piroscafo costrutto dal « Cantiere Navale di Muggiano » per la marina mercantile francese possa presto essere seguito da altre ordinazioni.

NAUTILUS.

Il varo di " Melisenda „

Il nuovo 5 tonn., costrutto dal cav. U. Costaguta per il sig. Mario Dall'Orso, per la difesa della Coppa d'Italia, venne varato il 7 marzo.

Le sue forme svelte dicono che come *defender* della Coppa d'Italia avrà delle doti di corsa eccellenti. È un fin-keel, ma per gli slanci e per l'affinamento del piano di deriva si avvicina al tipo fin-bulb.

Ecco le sue caratteristiche.

Lunghezza massima	m.	12,25
» al galleggiamento	»	8,20
Larghezza	»	2,36
Doppia altezza bordi	»	1,04
Catena	»	5,32
Perimetro	»	6,64
Superficie sezione maestra	mq.	1,12
Superficie velica	»	120

Melisenda è raccomandato alle cure del signor Ettore Bocciardo, l'attivo ed intellettuale segretario del « R. Y.-C. I. » Quando compariranno queste righe, la cortese lotta col campione francese *Titave* sarà già avvenuta, ma è certo che il sig. Bocciardo nella sua azione di skipper sarà stato accompagnato dai vivissimi voti di augurio e di simpatia di tutti i yachtsmen italiani.

S.

Il varo di *Melisenda* del sig. Mario Dall'Orso (fot. E. Arbocò, Sturla).

Poca folla sulla spiaggia silenziosa di Voltri, su cui l'arco grigio di una giornata invernale, incombeva con una sensazione di malinconia.

Ma nei pochi spettatori la fiducia e la speranza brillava negli occhi, e tutti i cuori accompagnarono col loro voto la bella barca, quando verso le 13,30 scese nel mare.

Melisenda rappresenta quest'anno l'yacht che forse racchiude il simbolo principale dello sport della vela nazionale, perchè guiderà i colori nostri alla prima corsa della Coppa d'Italia, che, come i lettori sanno, istituita da S. M. Umberto I nel 1900, per mancanza di sfide non venne mai contesa.

Il nuovo racer è di fianco potente ma non ha spostamento troppo accentuato: armonioso ed elegante specialmente nelle linee di prua, *Melisenda* si dimostra una buona concezione del cav. Costaguta.

Le nostre Incisioni

La *Coppa d'Italia*, di cui diamo l'incisione in questo numero, fu donata da S. M. Vittorio Emanuele III al « R. Y.-C. I. », il quale la destinò come premio internazionale perpetuo di una gara da corrersi fra le costruzioni di 5 tonn. dei vari paesi che coltivano lo yachting.

Dacchè fu istituita questa gara si corre di questi giorni per

la prima volta a San Remo fra il *challenger Titave* del signor Damoy-Picon ed il *defender Melisenda* del signor Mario Dall' Orto.

Auguriamo al nostro Campione di conservare all'Italia l'ambito trofeo.

***

Il *double-scull Rothomago* del « Cercle des Régates » di Bruxelles, vincitore a Strasburgo del Campionato d'Europa del 1902, era montato dai signori Georges Licot e Daniel Clarembaux.

Il capovoga Licot, dotato di una vigorosa natura, ha 22 anni, misura m. 1,76 e pesa allenato kg. 75.

Debuttò in regata nel 1900 sotto i colori del « Royal Sport Nautique » di Bruxelles facendo qualche buona corsa in due di punta col signor X. Crombet.

Nel 1901 fu ammesso nel « Cercle des Régates » per comporre il bel equipaggio *Coup de Soleil*, che nella sua categoria non conobbe la sconfitta tanto in Belgio quanto all' estero. Nello stesso anno e per le regate di Bruxelles montò in *double-scull junior* col signor H. Van Mol e riportò una brillante vittoria contro i cinque equipaggi che si presentarono in gara.

Nella scorsa stagione, qualche giorno prima delle regate di Liegi, formò col signor Clarembaux il *double-scull Rothomago* che vinse facilmente a Liegi il *double-scull* del « Rowing-Club » di Parigi, montato dai signori d' Heilly e Roche.

Rothomago vinse in seguito le due corse, che ebbero ancora luogo nel Belgio, a Bruxelles ed Ostenda terminando la stagione colla sua bella vittoria del Campionato d' Europa.

Licot montò ancora in *double-scull junior* con J. Evers vincendo le due regate di Bruxelles e di Anversa alle quali partecipò.

Daniel Clarembaux ha 19 anni, misura m. 1,73 e pesa allenato 68 kg.

Egli fu ammesso al « Cercle des Régates » verso la fine del 1898 ed era lungi dal mostrare la bella figura di atleta che vedemmo a Strasburgo. Aveva ereditato una grande tendenza alla pinguedine e potè vincere questa brutta disposizione soltanto con una pratica assidua e costante dello sport del remo. Il nostro giovane Campione d' Europa è il più bello esempio di quanto possa la pratica ragionata e perseverante dell' esercizio del remo per lo sviluppo armonico del corpo umano.

Nel 1899 fece parte dell'equipaggio a otto vogatori *juniores Patience*, che vinse la corsa d'onore a otto *juniores* del Belgio.

In coppia fu allievo del signor P. M. Olin, il quale riuscì a dargli la sua impeccabile vogata. Debuttò in skiff alle regate internazionali di Cluysen-Terdonck nel maggio del 1900, nelle quali si piazzò secondo. Durante la stagione vinse vari primi e secondi premi, e la chiuse riportando una splendida vittoria nella gara d'onore per *juniores-sculls* del Belgio.

Durante l' inverno 1900-1901 formò in coppia il signor H. Van Mol col quale montò in seguito il bellissimo *double-scull Blue-withe*. Il debutto di questo equipaggio a Gand fu un colpo da maestro, dopo una splendida corsa battè il *double scull Bibelot* del « Club Nautique » di Gand, montato da signori Bruggeman e Boone, Campione d' Europa dell' anno precedente. *Blue-withe* nel Belgio non conobbe che la vittoria, e l' unica sconfitta di Zurigo è dovuta al cattivo tempo, non essendo possibile di correre regolarmente in un lago sconvolto.

Nel 1901 Clarembaux si dedicò anche alla punta e venne scelto come capovoga dell' otto *juniores Coup de Soleil* e lo condusse alla vittoria.

Al principio del 1902 si distinse anche come allenatore e timoniere dell' equipaggio, che il « Cercle des Régates » presentò nel suo match annuale a 8 vogatori contro l'« Union Nautique » di Liegi conducendolo da maestro alla vittoria.

Clarembaux e Licot formarono presto un bellissimo *double-scull*, l' insieme era buono, la vogata *souple* ed elegante, la passata in acqua rapidissima. L'allenamento in vista dei Campionati d'Europa venne eseguito in modo scrupoloso.

La stampa sportiva fu unanime nel constatare la facile vittoria di *Rothomago* contro il *double-scull* del « Rowing-Club » di Parigi, Campione d' Europa del 1901, ma non disse che *Rothomago*, il quale effettuò il percorso di 2000 m. in 7' 41" a Strasburgo, non essendo incalzato verso la fine della corsa, lo effettuava regolarmente durante l'allenamento in 7' 24".

A.

ROWING

NOTIZIARIO

ITALIA. - Finalmente pare che i canottieri torinesi si siano svegliati dal lungo sonno, poichè un insolito movimento si nota in tutte le società.

All'« Armida » lavorano sotto la sapiente direzione del Marchisio gli studenti di legge, i quali hanno già raggiunta una discreta forma, e saranno certo un temibile concorrente alla Coppa Universitaria. Esce pure un quattro *juniores* composto di buoni elementi (Scalero, Ghirardotti, Rovere e Cerutti), e, se non erriamo, un equipaggio di yole che formerà con questo l' otto *juniores*. Come si vede le intenzioni sono ottime, e non dubitiamo che vi corrisponderanno i fatti, dato il nuovo soffio d'entusiasmo che spira all'« Armida » e considerato che alla buona riuscita si è dato corpo ed anima il Marchisio, già noto nel passato per la sua competenza in materia. Auguriamo vivamente ai valorosi canottieri, che i loro sforzi vengano coronati da successo, e che la loro società riesca a presentare in lizza quell'equipaggio a otto, che da tanti anni non ha più formato.

All'« Esperia » si nota pure un discreto movimento. Gli studenti di medicina si preparano anch'essi sotto la guida dell'Arpino; si parla anche qui di un otto da costituirsi e pel quale pare ci siano gli elementi. Ad ogni modo le buone intenzioni non mancano, per la riuscita delle quali noi facciamo i più fervidi voti.

Alla « Cerea » ferve più che mai il lavoro. Molti vogatori hanno ripreso il remo, specie fra i *juniores* e numerose reclute stanno preparandosi ai cimenti dell'annata. Ci dà bene a sperare l'operosità del nuovo direttore di canottaggio, l'avvocato Luigi Rossi, cui il calore dei tropici pare abbia infusa nuova energia. Abbandonata, a quanto pare, l'idea di ripigliare l'allenamento, si è dedicato *toto corde* all'istruzione degli equi-

paggi, fermamente deciso a far trionfare nelle prossime regate i colori della sua società, e se gli affari non lo distorranno anzi tempo dall'opera sua, non dubitiamo punto che alle intenzioni risponderanno i fatti. Ci conforta vieppiù in questo augurio l'aver osservato la grande fiducia che i vogatori han riposto in lui (e alla quale egli ha stretto dovere di non mancare) e lo spirito di disciplina che egli intende infondere nei vogatori, due coefficienti massimi, come ognun sa, di vittoria. Di ottimo aiuto in tale compito gli è il nuovo economo, l'ingegnere Bon, il quale, colla sua risoluta attività, ha immediatamente fatto cessare lo stato d'anarchia, che regnava alla « Cerea », assegnando ad ognuno l'imbarcazione adatta. Alla sua competenza è ora affidato l'incarico di rifornire il cantiere della società di quel materiale da corsa che sarà necessario, e non dubitiamo che l'ing. Bon non mancherà al compito suo. Ed ora una parola sugli equipaggi.

Cominciando dai *seniores*, i fratelli Lange continuano seriamente il lavoro non mai sospeso, anzi lo hanno aumentato coltivando da pochi giorni il 2 di punta. Quanto al *double-scull*, abbiamo notato qualche progresso nell'insieme dei movimenti, un miglior lavoro nell'acqua, sia nell'entrata sia nell'uscita della pala, ma l'imbarcazione, salvo qualche buon momento, è pur sempre appesantita e *schiacciata* dall'avanzare dei corpi all'attacco; lo stesso fatto del resto del continuo mutamento di posto dei due vogatori, se da una parte prova la loro tenacia nel lavoro, dall'altra dimostra che essi non sono ancora soddisfatti di sè: auguriamo per loro e per la società che lo siano quanto prima.

Si sono provvisoriamente costituiti 2 equipaggi *juniores*. Formano il primo: Cagnassi, Bonelli, Vercellone (che dopo aver esitato alquanto tra le attrattive dello sport e le necessità dello studio, ha finalmente deciso di ripigliare la voga senza abbandonare ahimè! i codici e le pandette) e Marro. Il secondo è composto da Marchetti, Bassignana, Giustiniani e Dainotti. I due quattro uniti formeranno l'otto *juniores* che già ha fatto qualche uscita. In attesa di più lungo e regolare lavoro, rimandiamo i nostri commenti, e riserviamo gli.... strali della critica per miglior occasione. Di quattro *seniores* per ora nessuno. Lavorano in due i fratelli Assandria Augusto e Marco, quest'ultimo novizio, o quasi, alla voga, e determinatosi ora ad abbracciare la prospera o ria sorte comune dei vogatori. Lavorano pure separatamente in skiff, Parvopassu (che non sappiamo se continuerà il double con Bonelli) e Devalle. Molte nuove reclute escono giornalmente in yole preparandosi ai cimenti dell'annata. Si attende ancora il ritorno di Capsoni agli antichi amori, e poi tutto sarà *au grand complet*. Non ci resta ormai che fare fervidi auguri di vittoria ai nostri amici, e raccomandare costanza e buona volontà nel lavoro.

Alla « Caprera » escono alcuni vogatori parte in skiff, parte in yole a due, ma non sappiamo con quali intendimenti.

— Le regate di maggio sono state definitivamente concretate dalla Direzione della Sezione Eridanea e mandiamo i nostri lettori alla Parte Ufficiale nella quale è pubblicato il programma ufficiale.

Pel quattro *juniores*, ha messo a disposizione della Sezione Eridanea una splendida coppa d'argento da corrersi ogni anno

La Coppa d'Italia (fot. F. Sciutto, Genova).

il signor Carlo Roggero, appassionato sportsman, passato di questi giorni *a miglior vita*, al quale tutti i canottieri inviano per mezzo nostro sinceri ringraziamenti e vivissimi auguri. Ottima idea fu quella dell'otto *iuniores*, che servirà di incitamento ai nuovi vogatori sui quali ormai si fondano le speranze delle società.

— (Lecco). — Il vogatore Tagliaferri, campione *juniores* in skiff del 1901, ha assunto la direzione di un equipaggio di novizi in yole che intende allenarsi per le prossime gare.

— (Milano). — Pare che il Gerli abbia abbandonata l'idea di formare l'otto in seguito a discordia coi componenti l'equipaggio. Questi probabilmente si costituirà con vogatori *juniores*, in vista anche delle prossime regate di Torino, ed il campione europeo si dedicherà esclusivamente allo skiff.

— (Napoli). — La speranza e l'augurio espresso nella nostra ultima, che scordando le passate cagioni di discordia, tutti i canottieri napoletani si riunissero in un sol fascio a cooperare al bene comune, si avvera più rapidamente di quanto tutti supponevano.

Ben si apponeva l'esimia persona che nell'ultima assemblea diceva esser venuto il tempo che la Sezione Partenopea come serve a tutti fosse di tutti, e che il sostenerne i pesi non doveva più essere gravame e vanto per pochi, ma funzione di tutti quanti a Napoli amano lo *sport* del remo, senza eccezione e senza distinzioni di gruppi o partito, o società: le sue parole hanno avuto un'eco profonda e già ne vediamo i buoni effetti.

Le società napoletane hanno deliberato di concorrere ciascuna con L. 100 alle spese pei campionati meridionali, in più ben una ventina di nuovi soci hanno di questi giorni presentato domanda di ammissione, e ciò sotto gli auspici delle società « Savoia » e « Club Nautico ».

Domenica 22 vi fu assemblea straordinaria, furono ammessi questi nuovi soci, e con lodevole tatto e concordia, due consiglieri essendo dimissionari, al loro posto furono portati sì dal vecchio come dal nuovo elemento i sigg. Francesco d'Angelo Giordano e Francesco Dresda, eccellenti rappresentanti delle nuove forze che la Sezione Partenopea è lieta di raccogliere sotto il suo guidone.

Sono così assicurati i campionati meridionali che si correranno dal 26 luglio al 9 agosto e di cui è già uscito il seguente programma provvisorio.

Gara *Sardegna*: Yole regolamentari a quattro; Gara *Bari: double-sculls;* Gara *Partenope:* tipo libero a quattro; Gara *Sicilia:* yole regolamentari a due; Gara *Savoia:* skiff; Gara *Italia:* outtrigers a due; Gara *Mezzogiorno:* yole regolamentari a otto; Gara *Roma:* tipo libero a otto. Percorso 2000 metri in linea retta.

— All'« Italia » Domenica 15 marzo elezioni delnuovo consiglio: presidente per acclamazione il cav. G. A. Laganà; vice-presidenti, Gino Baracchi, Mario Caracciolo di Forino; economo: Edmondo Schneider; direttore di canottaggio, Fiorenzo Pagliano; consiglieri: Pietro Lodi, Nicola Caracciolo di Melito, Henry Kernot, Vincenzo Proto, Raffaele Vitto-Massei.

Molte speranze si fondano sul nuovo consiglio dove l'elemento giovane abbonda, e da cui un grande impulso si spera sarà dato alla Società.

Notiamo intanto che una sottoscrizione tra soci permetterà di acquistare una nuova yole di Gallinari; che un socio, già molto benemerito pel passato, offrirà alla società l'uso di un pontone di sbarco e imbarco espressamente costruito; e che corre voce che privatamente siano stati ordinati a Dossunet delle imbarcazioni da corsa armate in coppia.

Intanto comincia a designarsi il lavoro fermo per l'otto non classificato, che dovrà correre nel match Napoli-Palermo. Il match è fissato pel 4 corrente: l'armo dell'« Italia » non è cattivo, ma avrebbe bisogno di molto lavoro ancora per meritare lodi.

Eccone i componenti: Mortara, Ceriana, Kernot C., Bozza, Martorelli, Resio, Salvati, Puoti.

L'armo per Nizza sembra a quanto si dice composto, ma non comincerà le uscite che dopo il match sopradetto, qualcuno de' suoi vogatori essendo impegnato nell'equipaggio di detto match.

Si notano parecchie uscite preparatorie di qualcuno degli indicati a comporlo, Platania, Kernot Giuseppe, Martorelli, Coppola, ecc.

Altre uscite notate le molte saltuarie del Fiorenzo Pagliano in canoè da corsa, e quelle di uno sportsman, sempre giovanissimo d'entusiasmo e di buona volontà, se non d'anni, il Carlo Enrietti.

Al « Club Nautico » le cose si imbrogliano; mentre era a buon punto il lavoro per Nizza, sembra che, causa malattia di vogatori, l'otto più non possa intervenirvi, e forse nemmeno il quattro per quanto allenato e in forma discreta potrà recarvisi.

Il Soresi, l'ex-vogatore romano già alla « Savoia », esce ora in canoè coi colori del « Club Nautico », non si sa però se si presenterà in corse e dove.

Alla « Savoia » molti propositi e poco lavoro, qualche uscita in yole, in outrigger, ma a controvoglia quasi; d'altra parte l'epoca delle regate essendo ancora lontana si spiega e si capisce come, salvo nel caso di propositi deliberati, il lavoro a questa stagione non debba ancora essere organizzato e intensivo.

— (Pavia). — Lavorano alla « Ticino » il Malaspina che ha ripigliato il *périssoire* e pare voglia partecipare con quello a tutte le corse dell'annata. Escono quasi giornalmente due yole composte di nuovi elementi volonterosi, ed una veneziana.

Alla « Colombo » si è formata una veneta *juniores* sulla quale si hanno molte speranze.

FRANCIA. — A Parigi ebbe luogo l'8 marzo il Congresso della « Federazione francese delle Società di canottaggio ». Erano rappresentati 7 gruppi regionali comprendenti in tutto 60 società. Data lettura del rapporto morale sull'esercizio 1902, il presidente sig. Lagogué ed il segretario signor Sévin presentano le loro dimissioni, in mezzo allo stupore generale.

Procedutosi alle elezioni i dimissionari vengono coll'ufficio uscente eletti all'unanimità. Il sig. Lagogué allora, pur ringraziando per l'onore fattogli, insiste nelle sue dimissioni. Venutosi a spiegazioni amichevoli, il sig. Lagogué dichiara che i fatti deplorevoli accaduti lo scorso agosto il giorno 17 in occasione dei campionati francesi, durante i quali gli equipaggi di Roubaix insultarono pubblicamente il Presidente della « F. F. S. A. » e furono squalificati, influirono alquanto sulla determinazione presa. A questo proposito il delegato della Società di Roubaix avendo reclamato contro tale squalifica, gli altri delegati fanno osservare che il procedimento fu legale e respingono la protesta, disapprovando implicitamente la condotta dei vogatori di Roubaix nel passato agosto. In seguito a ciò i sigg. Lagogué e Sévin ritirarono le dimissioni.

— Ecco il programma delle regate di Parigi, Courbevoie-Asnières, 21 giugno: 2 *juniores*, 2 *seniores*, 4 *juniores*, 4 *seniores*, 4 di punta senza timoniere (Coppa della *Vie au grand air*); 8 *juniores*, 8 *seniores*, 8 armamento libero, jole a 4 *débutants*.

— Col risorgere della primavera, i canottieri si destano e ripigliano il lavoro. Numerose sono le uscite, tanto più che molti equipaggi intendono presentarsi alle prossime regate di Nizza. Alla « Basse-Seine » dirige il lavoro il vecchio trainer Alessandro Lein, ma pare sia alquanto impacciato nel formare gli equipaggi, essendo scarsi i vogatori. Nelle altre società vediamo molte conoscenze vecchie fra gli *équipiers* e parecchi novizi.

— (Nizza). — In questa città ferve il lavoro preparatorio per le regate del 13 prossimo aprile. L'otto in yole col Prevel a capo voga, che dovrà disputare il match coll'« Italia » di Napoli il 10 maggio, si prepara pure seriamente per Nizza. Si allenano altresì a questa società i campioni di Francia in *double-scull* D'Heilly e Roche stabilitisi temporaneamente a Nizza. Molti saranno i concorrenti alla prossima riunione, e già fin d'ora cominciano ad arrivare le iscrizioni.

Nelle altre città della Francia ferve pure il lavoro, specialmente per le regate di Nizza.

INGHILTERRA. — I due equipaggi di Oxford e Cambridge stanno allenandosi severamente. Il primo ha cambiato il suo capo voga migliorando assai, il secondo continua pure a progredire.

Ecco la lista definitiva dei vogatori.

Oxford: capo voga Monier-Williams, 77 kg.; 2. Drinkwater, 74 kg.; 3. Milburn, 81 kg.: 4. Adams, 76 kg.; 5. Kelly, 76 kg.; 6. A. de L. Long, 82 kg.; 7. Graham, 68 kg.; 8. Willis, 69 kg.; *tim.* Eyre, 42 kg.

Cambridge: capo voga Nelson, 71 kg.; 2. Edwards-Moss, 80 kg.; 3. Grylls, 78 kg.; 4. Carter, 84 kg.; 5. Taylor, 82 kg.; 6. Beale, 69 kg.; 7. Thomas, 79 kg.: 8. Chapman, 71 kg.; *tim.* Scott, 52 kg.

YACHTING

NOTIZIARIO

FRANCIA. — *Regate del Mediterraneo.* — *Nizza.* — Queste regate cominciano quest'anno a Nizza sotto gli auspici del « Club Nautique » e si aprono il 26 febbraio con tempo bellissimo ma con brezza leggerissima. I yachts che vi prendono parte sono i seguenti: *Spring* 20 tonn. del signor Oneto, *Caprice* 20 tonn. del signor Anatra; i 10 tonn. *Leda*, *Sally* e *Suzette* già ben noti ai nostri lettori; i 5 tonn. *Sfinge* del signor Anatra, *Titave* (campione francese per la Coppa d'Italia) del signor Damoy-Picon, *Saint-Cadoc* del signor Visconte d'Agrain, *Iskra* del signor Garaccio e *Calypso III* del tedesco signor U. Wahl. Nei 2,50 tonn. figurano la vecchia e sempre gloriosa *Lérina* del conte de Pourtalès, *Kitine* del signor Zafiropulo, *Riou* del signor Chauchard e *Dilkusha* del signor Withers. La serie più numerosa è quella degli 1 tonn. fra cui si annoverano *Azio V*, *Ephémère*, *Dai-Dai III*, *Marmara*, *Rainette* e *Va-Partout* (ex *Vioune*). Come si vede gli italiani sono in maggioranza.

Il 26 febbraio il vento, come dicemmo, era leggerissimo; pur tuttavia si poterono compiere tutte le corse.

Serie 5ª. 1° *Caprice* 1° 59' 52"; 2° *Spring* 2° 02' 44".

Serie 4ª. 1° *Leda* 2° 04' 27"; 2° *Suzette* 2° 06' 51"; 3° *Sally* 2° 09' 09".

Serie 3ª. 1° *Sfinge* 0° 49' 06"; 2° *Titave* 0° 49' 34"; 3° *Saint-Cadoc* 0° 55' 35"; 4° *Iskra* 0° 59' 43".

Serie 2ª. 1° *Lérina* 0° 46' 07"; 2° *Dilkusha* 0° 47' 08"; 3° *Kitine* 0° 48' 13"; 4° *Riou* 1° 02' 16".

Serie 1ª. 1° *Dai-Dai III* 1° 08' 07"; 2° *Azio V* 1° 08' 40"; 3° *Ephémère* 1° 08 47"; 4° *Marmara* 1° 13' 27". Seguono *Va-Partout* e *Rainette*.

27 febbraio.

Il tempo ed il vento sono uguali al giorno precedente.

Serie 5ª. 1° *Spring* 3° 51' 14"; 2° *Caprice* 4° 03' 20".

Serie 4ª. 1° *Suzette* 3° 52' 51"; 2° *Leda* 3° 56' 46"; 3° *Sally* 3° 57' 04".

Serie 3ª. 1° *Titave* 2° 55' 38"; 2° *Sfinge* 3° 06' 37'; 3° *Calypso* 3° 08' 37". Seguono *Saint-Cadoc* e *Iskra*.

Serie 2ª. 1° *Lérina*, 2° *Dilkusha*, 3° *Kitine*, 4° *Riou*.

Serie 1ª. 1° *Dai-Dai III* 2° 04' 04"; 2° *Ephémère* 2° 05' 38"; 3° *Azio V* 2° 10' 46"; 4° *Marmara* 2° 16' 19".

28 febbraio.

Tempo irregolare con periodi di calma.

Yachts superiori a 5 tonn., in tempo compensato: 1° *Leda* 5° 33' 21"; 2° *Caprice* 5° 40' 59"; 3° *Spring* 5° 51' 05"; 4° *Suzette* 5° 52' 43".

Yachts inferiori a 5 tonn., in tempo compensato: 1° *Sfinge* 3° 53' 34"; 2° *Titave* 3° 57' 39"; 3° *Marmara* 3° 58' 28"; 4° *Azio V* 4° 01' 51"; seguono gli altri.

21 marzo.

Finalmente si ha una buona e fresca brezza che obbliga i yachts delle piccole serie a prendere anche terzaruoli.

Le corse furono interessanti per ogni serie ed i premi, distribuiti col sistema del *tempo premiato*, furono molto disputati.

Serie 5ª. 1° *Caprice* 3° 25' 44"; 2° *Spring* 3° 27' 57".

Serie 4ª. 1° *Sally* 3° 29' 31"; 2° *Leda* 3° 32' 45'. *Suzette* abbandona per avaria.

Serie 3ª. 1° *Titave* 2° 47' 11"; 2° *Calypso* 2° 55' 25'. *Sfinge* abbandona.

Serie 2ª. 1° *Lérina*, 2° *Kitine*.

Serie 1ª. 1° *Azio V* 2° 12' 17"; 2° *Ephémère* 2° 21' 03".

4 marzo.

Giornata di calma che tolse molto interesse alle corse di *dilettanti* che ebbero luogo in questo giorno.

Nella serie superiore a 5 tonn. corsero solamente *Caprice* e *Spring*, che avevano rispettivamente al timone i sigg. Anatra e Gabrielli: 1° *Spring* 5° 49' 18"; 2° *Caprice* 5° 52' 27".

Nella serie inferiore a 5 tonnellate arrivano: 1° *Titave* 2° 53' 44"; 2° *Sfinge* 3° 35' 16"; 3° *Calypso* 4° 56' 58".

5 marzo.

Oggi si corrono le Coppe ed il tempo è favorevole spirando buona brezza da S. E. Contemporaneamente alle Coppe ha luogo la gara per le partenze.

Serie 5ª. 1° *Spring* 4° 21' 38"; 2° *Caprice* 4° 28' 48". *Spring* guadagna anche il premio per la partenza.

Serie 4ª. 1° *Leda* 4° 17' 47"; 2° *Sally* 4° 18' 08". Il premio di partenza spetta pure a *Leda*.

Serie 3ª. 1º *Titave* 3º 14' 13"; 2º *Sfinge* 3º 17' 10"; 3º *Calypso* 3º 33' 54". *Titave* vince anche il premio di partenza.

Serie 2ª. 1º *Lérina*, 2º *Kitine*.

Serie 1ª. 1º *Dai-Dai III* 2º 50' 50"; 2º *Ephémère* 2º 51' 20"; 3º *Azio V* 2º 52' 58". Ad *Azio V* spetta il premio di partenza.

6 Marzo.

Mare calmo e brezza leggera rinfrescando un po' verso la fine delle corse.

Serie 5ª. 1º *Spring* 4º 57' 36"; 2º *Caprice* 5º 00' 56".

Serie 4ª. 1º *Leda* 4º 24' 29"; 2º *Sally* 4º 25' 28".

Serie 3ª. 1º *Sfinge* 3º 10' 05"; 2º *Titave* 3º 12' 02".

Serie 2ª. 1º *Dilkusha* 2º 27' 56"; 2º *Lérina* 2º 31' 46".

Serie 1ª. 1º *Azio V* 2º 35' 26"; 2º *Ephémère* 2º 35' 59"; 3º *Dai-Dai III* 2º 39' 58"; 4º *Marmara* 2º 45' 12".

7 marzo.

Nell'ultimo giorno di regate del « Club Nautique » di Nizza si disputano le corse d'onore. Il tempo è incerto e spira una leggera brezza da S. O. a cui succedono violenti colpi di vento che obbligano parecchi yachts ad abbandonare

La serie 4ª, 5ª e 6ª corrono riunite e vince il primo premio *Caprice* che compie solo il percorso. *Spring* ebbe avaria e si ritirò; *Leda* e *Sally* si ritirarono prudentemente al sopraggiungere dei temporali, in vista delle future corse per la Coppa di Francia.

L'altra corsa d'onore è limitata ai yachts *Dai-Dai III, Azio V, Dilkusha, Titave, Lérina* e *Sfinge*, e compiono soli il percorso, essendosi ritirati gli altri, i yachts: *Lérina* in 2 46' 27"; *Titave* in 2º 47' 14".

Il premio di chiusura ha il seguente esito: 1º *Ephémère* 2º 47' 45"; 2º *Calypso* 2º 52' 48". Seguono *Kitine* e *Saint-Cadoc*.

— (Cannes) (*J. A. M.*). — *Regate internazionali bandite dall'« Union des Yachtsmen de Cannes » e dalla « Société des Régates Cannoises ».*

8 Marzo.

La prima giornata, per essere destinata a gare di barche non da corsa e divise in serie in base alla loro lunghezza, è assolutamente priva di interesse ed accenneremo soltanto alla gara della seconda serie alla quale parteciparono sei yachts, vinta brillantemente da *Gallia* del signor J. Mounier.

9 Marzo.

7ª serie, 24 miglia. Il yawl tedesco *Navahoe* del signor Waetjen e la goletta *Harlequin* del signor Denfert Rocheraut non si presentano nella grande serie.

5ª e 6ª serie, 24 miglia. *Caprice* del signor Anatra è l'unico rappresentante dei 20 tonn., *Spring* non essendo ancora giunto, corre solo ed impiega 4º 33' 46' in tempo compensato ad effettuare il percorso.

4ª serie, 16 miglia. Gare senza interesse stante l'assenza di *Leda* e *Sally*, ritenuti a San Remo pel secondo periodo delle prove di eliminazione per la scelta del *defender* per la Coppa di Francia. *Suzette* corre sola ed effettua il percorso in 2º 47' 40".

3ª serie, 15 miglia. Corrono *Sfinge, Titave, Calypso III*, che corsero già a Nizza, *Sagitta* che lottò con successo lo scorso anno contro *Demon* ed *Electa*. Arrivano in tempo compensato: 1º *Sfinge* in 2º 50' 05"; 2º *Titave* in 2º 52' 03"; 3º *Calypso III* in 2º 56' 57"; 4º *Sagitta* in 3º 00' 12".

Titave e *Sfinge* partono i primi, e vengono richiamati ma solo *Titave* torna indietro, seguono *Sagitta* e *Calypso*. Al lasco *Sfinge* prende due mani di terzaroli e pare voli sull'acqua, ma *Titave* s'avvicina e lo stringe fortemente. Al 3º giro *Titave* dà l'impressione di una barca di grande velocità e nel bordeggio è superiore a *Sfinge*, ma questi riprende al lasco e vola davanti al suo concorrente, è però messo fuori gara per non aver rifatta la partenza.

2ª serie, 15 miglia: 1º *Lérina;* 2º *Kitine;* 3º *Riou.*

1ª serie, 10 miglia: 1º *Dai-Dai III* in 1º 45' 30"; 2º *Azio V* che non è stato puntato all'arrivo ritenendosi a torto che avesse abbandonato; 3º *Ephémère* che vien messo fuori corsa.

I concorrenti tagliano in gruppo il traguardo; *Ephémère* è richiamato indietro, ma inutilmente. *Croisette*, dopo che ha cambiato l'alberatura, pare cammini meglio e gira la boa del Batiguier poco dopo *Dai-Dai III* e prima di *Azio V* e di *Ephémère*, quando l'albero si rompe a m. 2,50 dal ponte e viene rimorchiato in porto da un yacht che bordeggiava nella rada.

10 marzo. — Buona brezza da S. O.

Coppa A. Paget per la 7ª e 6ª serie: *Caprice* corre solo, non presentandosi *Navahoe* e *Harlequin*, e compie il percorso in 4º 58' 42", tempo compensato.

La Coppa de Clercq, vinta lo scorso anno da *Suzette* contro *Spring*, non vien corsa quest'anno, per cui tutto l'interesse si concentra sul premio della « Villa Marguerite », che riunisce la 1ª, 2ª e 3ª serie. Giungono al traguardo compiendo il percorso in tempo compensato: 1º *Titave* in 3º 02' 37"; 2º *Sfinge* 3º 02' 57"; 3º *Dai-Dai III* 3º 04' 17"; 4º *Lérina* 3º 04' 51"; 5º *Croisette* 3º 10' 59"; 6º *Calypso III* 3º 11' 39"; seguono *Kitine, Saint-Cadoc, Riou, Valentine; Ephémère* abbandona; non si presentano *Azio V* e *Sagitta.*

La partenza è delle più emozionanti; gli undici concorrenti tagliano il traguardo quasi in gruppo quindi *Titave* prende subito un buon vantaggio, *Sfinge* lo passa nel 1º e 2 giro, ma *Titave* finisce per batterla. *Lérina* tiene la testa dei tonn. 2,50. *Croisette* condotta da J. Mounier fa una bella corsa che mette in evidenza le sue qualità di *racer* con brezza sostenuta. *Ephémère*, che aveva preso in principio un grande vantaggio, abbandona quando è passato da *Dai Dai III.*

11 Marzo. — Bella brezza da E.

4ª, 5ª e 6ª serie. 1º *Suzette* in 3º 40' 57"; 2º *Caprice* 3 42' 56"; 3º *Spring* 3º 43' 41" (tempo compensato)

3ª serie, tempo compensato. 1º *Titave* in 3º 37' 26"; 2º *Sfinge* 3º 39' 24'; 3º *Calypso III* 3º 43' 54"; 4º *Saint-Cadoc* 4º 04' 27".

2ª serie, tempo compensato. 1º *Lérina;* 2º *Kitine;* 3º *Riou.*

1ª serie: 1º *Dai-Dai III* in 2º 21' 32"; 2º *Azio V* 2º 23' 09'; *Ephémère* 2º 23' 45". *Croisette* non si presenta.

12 marzo. — Forte vento da E.

7ª serie. *Navahoe* si presenta per la prima volta in gara e compie solo il percorso in 4º 23' 21".

2ª serie. La Coppa Gallia, vinta lo scorso anno da *Sander* contro *Lérina*, è disputata quest'anno da questa e da *Kitine*, che abbandona al primo giro per avaria, lasciando *Lérina* sola a compire il percorso in 3º 07' 10".

1ª serie. Nessun yacht si presenta per la forza del vento.

13 marzo. — Debole brezza.

5ª e 6ª serie. *Spring* si presenta solo e compie il percorso in 3º 26' 09".

4ª serie, 16 miglia: *Suzette* corre anch'essa sola e dà prova di camminar bene battendo *Spring* in tempo compensato in 3º 22' 46".

3ª serie. 1º *Sfinge* in 3º 10' 54"; 2º *Titave* 3º 13' 28'; 3º *Sagitta* 3º 26' 09"; 4º *Calypso III* 3º 30' 43".

2ª serie. 1º *Lérina;* 2 *Kitine.*

1ª serie. 1º *Dai-Dai III* in 2º 08' 04"; 2º *Azio V* 2º 12' 22"; 3º *Ephémère* 2º 16' 29". *Croisette* abbandona.

14 marzo. — Leggera brezza da E., che va man mano cadendo.

7ª serie. 1° *Navahoe* in 5" 29' 17". *Harlequin* abbandona.

1ª, 2ª e 3ª serie: 1° *Sfinge* in 1" 42' 08"; 2° *Titave* 1° 43' 55"; 3° *Dai-Dai III* 1° 45' 05"; 4° *Lérina* 1° 45' 13"; 5° *Kitine* 1" 49' 22"; 6° *Calypso III* 1° 49' 53"; 7° *Azio V* 1° 52' 00"; 8° *Croisette* 1° 52' 04". *Ephémère* abbandona.

Titave, Sfinge, Lérina, Kitine, Calypso III, Dai-Dai III, Ephémère, Croisette tagliano il traguardo, come pure *Azio V* che sbaglia riparando però presto l'errore. Per girare la boa del castello dei Moines spira una brezza da S. S. E. *Sfinge* tiene la testa seguito da *Titave, Lérina, Calypso III, Kitine, Dai-Dai III* condotto dal signor Cramer, *Croisette* dal signor Mounier, *Azio V* dal signor Gabrielli e *Ephémère* dal signor Despujol. *Croisette* con tutto il bordo in acqua stringe meravigliosamente il vento e si avvicina molto a *Dai-Dai III;* giunta al largo dell'isola *Croisette*, svantaggiata dalla forma della prua, fatica molto sull'onda venendo a mancare il vento. Alla Tradelière l'ordine non cambia. 500 metri prima dell'arrivo *Ephémère* e *Azio V* passano *Croisette*, che non ha spinnaker, impegnano un *luffing match* e corrono a terra dove approfittano di un rifolo e tutti tre si portano sulla boa di arrivo dove *Azio V* giunge pochi secondi prima di *Croisette; Ephémère* abbandona vicino alla meta.

15 Marzo.

Le gare a remi per le lancie della squadra e quelle per le imbarcazioni a motore sono rinviate in causa del cattivo tempo.

INGHILTERRA. — Il 17 marzo è stato varato il campione inglese della Coppa d'America *Shamrock III.*

Il varo ebbe così luogo il giorno di San Patrizio, patrono d'Irlanda, patria di Sir Th. Lipton, e riuscì felicemente. Il yacht fu subito rimorchiato a Greenock, dove sarà sollecitamente armato per intraprendere le corse di prova in confronto con *Samrock I.*

Il programma di queste prove fu lungamente studiato onde poter far certo assegnamento sul loro risultato. Il yacht sarà prima provato solo finchè tutte le parti della sua attrezzatura siano a punto, e la prima di queste prove è fissata pel 27 marzo: poscia i due campioni si recheranno nel Sud dell'Inghilterra dove avranno luogo il maggior numero di prove che avranno termine nelle acque della Scozia dopo una punta in Irlanda. Queste corse di confronto saranno fatte nello stesso modo con cui si fanno le ordinarie regate, e per interessare gli equipaggi furono stabiliti dei premi speciali per ogni corsa e fu fissato che il *Shamrock III* darà un dato compenso a *Shamrock I.*

Se il nuovo yacht sarà più veloce del vecchio di circa 10 minuti sopra una corsa di 30 miglia, si vede allora che esso molto facilmente guadagnerà la Coppa.

Per la prima volta in Inghilterra si è addottato a bordo di esso la ruota invece della sbarra del timone, seguendo in ciò l'esempio degli Americani.

Da parte degli Americani si lavora pure alacremente attorno al loro campione per la Coppa d'America e si spera di poterlo varare l'11 aprile: esso si chiamerà *Reliance* (che vuol dire *Fiducia*).

I Campioni d'Europa 1902 — *Rothomago* del « Cercle des Régates » di Bruxelles (fot. C. Dober, Strasburgo).

Marina Militare

NOTIZIARIO

FRANCIA. — L'incrociatore corazzato *Marseillaise* effettuò a Brest recentemente le sue prove preliminari di consumo a 1800 e a 10.000 cavalli.

La potenza sviluppata alla prova a 1800 cavalli è stata di 2004 cavalli, ed il consumo di carbone per cavallo-ora si limitò a kg. 0,582.

Alla prova a 10.000 cavalli si svilupparono 11.041 cavalli, ed il consumo di carbone per cavallo-ora fu di kg. 0,612. La velocità ottenuta fu di nodi 18,562.

L'apparato motore dell'incrociatore *Marseillaise* fu costruito dalla « Société Anonyme des Ateliers et Chantiers de la Loire », l'apparato evaporatore è fornito dai generatori Belleville con economizzatori.

— La corazzata francese *Dévastation* sulla quale si rimpiazzarono le caldaie cilindriche con generatori Belleville con economizzatori, ha testè terminato a Brest la serie delle sue prove preliminari.

I risultati ottenuti durante queste prove sono i seguenti:

Prova di consumo a debole andamento: potenza sviluppata, 1660 cavalli; velocità, 9 nodi, consumo, kg. 0,872 per cavallo-ora.

Prova di consumo a 6000 cavalli: potenza sviluppata, 6186 cavalli; consumo di carbone, kg. 0,939: velocità, nodi 14,256.

Prova a tutta forza: potenza sviluppata, 8460 cavalli; consumo carbone, kg. 0,967; velocità, nodi 14,953.

Questi risultati permettono di prevedere che questa corazzata, quando entrerà in isquadra, sarà uno dei più rapidi bastimenti della sua età e del suo tipo, poichè non bisogna perdere di vista che la *Dévastation* fu varata nel 1879, e che le sue macchine sono lungi dall'essere economiche come le macchine moderne.

— Le caldaie della nuova corazzata *Liberté* di 18.000 cavalli saranno del tipo Belleville.

GERMANIA. — *La corazzata* Wittelsbach. — La corazzata *Wittelsbach* di 11.900 tonn. effettuò le prove, che diedero: al tiraggio naturale 10.000 cav., 95 giri e 16 n. con kg. 0,850 di consumo di carbone; al tiraggio forzato 14.483 cav., 104 giri e 18 n. con kg. 0,816 di consumo di carbone.

Il suo gemello *Wettin* riprese le prove dopo le riparazioni che diedero 10.300 cav. e n. 16,3 a tiraggio naturale e 14.500 cav. e 18 n. a tiraggio forzato.

— Vuolsi che l'ammiraglio abbia fatto interpellare il Cile per acquistare gli incrociatori *Capitan Prat* ed *Esmeralda* nonchè le navi che ha in costruzione attualmente in Europa.

GIAPPONE. — *L'incrociatore* Nütaka. — A Yokosuka venne varato l'incrociatore *Nütaka*. Costrutto sui piani del capo costruttore Satow misura m. 104 di lunghezza per 13,40 di larghezza e 5 d'immersione; sposta 3420 tonn. Il ponte corazzato che protegge le parti vitali della nave corre da prua a poppa ed ha 63 mm. di spessore.

Due macchine verticali a triplice espansione alimentate da sedici caldaie Niclausse svilupperanno 9.500 cav. di forza capaci di imprimere alla nave una velocità oraria di 20 nodi. La dotazione totale di combustibile sarà di 600 tonn.

L'armamento, tutto a tiro rapido, comprenderà sei cannoni da 152 mm.; dieci da 76 mm., tipo Armstrong; quattro da 42 mm. di uno speciale tipo giapponese; non avrà tubi di lancio.

— *I cacciatorpediniere* Harusame *e* Murasame. — Negli stessi cantieri vennero varati i cacciatorpediniere *Harusame* e *Murasame* di 381 tonn. e 30 n., nonchè le due torpediniere 67 e 68 di 89 tonn. e 25 n.

— *Bilancio pel 1903-1904*. — Il bilancio per l'esercizio 1903-1904 ammonta a L. 72.131.492 di cui 59.634.494 nella parte ordinaria e 12.496.998 nella parte straordinaria.

— *Le corazzate* Libertad *e* Constitucion. — Si dice che il Governo giapponese sia in trattative per acquistare le corazzate *Libertad* e *Constitucion* varate ultimamente in Inghilterra pel Cile.

INGHILTERRA. — *Prova comparativa tra i due incrociatori* Hyacinth *e* Minerva. — Un'agenzia telegrafica ha comunicato ai giornali il resoconto del viaggio di prova Plymouth-Gibilterra e viceversa, compiuto recentemente dai due incrociatori inglesi *Hyacinth* (con caldaie Belleville) e *Minerva* (con caldaie cilindriche).

Questo resoconto, raffazzonato in base ad un articolo comparso il 19 febbraio scorso nel *Daily Graphic* di Londra, diversifica dall'articolo medesimo tanto da falsarne totalmente il senso. Per esempio, la grave avaria sopravvenuta alle *macchine* del *Hyacinth* e segnalata dal *Daily Graphic*, è stata attribuita dall'agenzia telegrafica alle caldaie, le quali, viceversa, non hanno mai cessato di funzionare perfettamente durante tutto il non breve esperimento.

Per amore di verità, noi riprodurremo in fondo a questa nota una traduzione integrale dell'articolo del *Daily Graphic* facendolo precedere dalle seguenti notizie da noi assunte, le quali completano quelle già date nel nostro numero di marzo scorso in merito alle condizioni ed ai risultati di questa prova importante che, ben a ragione, desta un grande interesse nelle Marine militari.

Nel viaggio Plymouth-Gibilterra, i due incrociatori hanno tenuto il mare alla stessa andatura, alla potenza di 7000 cavalli, durante 136 ore consecutive e sono entrati insieme a Gibilterra. I consumi di carbone sono stati praticamente uguali, le perdite d'acqua dolce del *Hyacinth* sono state inferiori a quelle del *Minerva*, le cui caldaie verso la fine del viaggio erano in condizioni tali da richiedere, per mantenere la pressione, un tirante d'aria di 44 mm. Pertanto al *Minerva* sono state necessarie 36 ore per essere pronto a riprendere il mare, mentre che al *Hyacinth* sono state sufficienti 14 ore, ciò che lo metteva in grado di precedere di 24 ore il suo concorrente.

Purnondimeno, pel viaggio di ritorno, che doveva essere compiuto a tutta forza, le due navi si sono fatte partire assieme onde eliminare ogni possibile influenza dello stato del mare.

Esse si sono segnalate reciprocamente, mediante marconigrammi, le ore in cui sono passate in vista dei punti salienti della costa. A Tarifa l'*Hyacinth* aveva sul *Minerva* un vantaggio di 35 minuti; vicino a Lisbona: di 47 minuti, ed al momento in cui ha dovuto fermarsi, per l'avaria sopravvenuta alla macchina di babordo, cioè presso al Capo Finisterre, di 52 minuti. Pertanto, senza questa avaria, l' *Hyacinth* sarebbe arrivato a Portsmouth almeno due ore prima del Minerva.

I risultati ottenuti, durante i due viaggi, con le caldaie dell'*Hyacinth* hanno permesso di accertare che tale nave ha, da questo punto di vista, un valore militare superiore a quello del Minerva.

Ed ora riportiamo la traduzione dell'articolo pubblicato nel *Daily Graphic* del 19 febbraio ultimo.

« L'incrociatore *Minerva* è arrivato a Portsmouth ieri ad « un'ora del mattino. L'*Hyacinth* è arrivato a Plymouth alle « tre pomeridiane con la sua macchina di babordo avariata. « I due incrociatori erano partiti da Gibilterra alle 9 antime- « ridiane di domenica e la prova di ritorno procedeva in « modo soddisfacente fino alle 8 antimeridiane di lunedì « quando sopravvenne un'avarìa alla macchina di babordo « del *Hyacinth* e la prova dovette essere abbandonata. L'*Hyacinth* segnalò l'accidente al *Minerva*, ed in conformità alle « condizioni stabilite per la prova, il *Minerva* continuò la sua « rotta su Portsmouth. La macchina danneggiata fu in seguito « riparata in mare un po' più tardi e l'*Hyacinth* proseguì per « Plymouth. Al momento in cui sopravvenne l'avaria, l'*Hyacinth* aveva un vantaggio di circa quaranta miglia e la sua « vittoria si prevedeva molto probabile.

« Uno dei nostri corrispondenti ci comunica le seguenti « notizie che gli sono state fornite dagli ufficiali dell'*Hya-*

« *cinth.* L'*Hyacinth*, poco tempo dopo la partenza, cominciò « ad avanzare ed il vantaggio sul suo competitore aumentò « durante il primo giorno. Le sue diciotto caldaie Belleville « erano tutte in funzione alla pressione massima, la potenza « sviluppata era di circa 12.000 cavalli, le perdite d'acqua « erano piccole. Le otto caldaie, tipo scozzese, del *Minerva* « sviluppavano circa 9000 cavalli. Alla domenica, la velocità « media dell'*Hyacinth* fu di circa 21 nodi, il *Minerva* filava « invece un nodo intero di meno. All'alba del lunedì, l'*Hya-* « *cinth* aveva un vantaggio di 50 miglia ed è allora che le « manovelle della sua macchina di babordo cominciarono a « riscaldarsi. Tanto prima che dopo s'impiegò una conside- « revole quantità di olio e di acqua per raffreddare i cusci- « netti, ma senza risultato, ed il pericolo divenne così grande « che alle 9 e 15 antimeridiane di lunedì questa macchina « fu fermata proprio quando il *Hyacinth* entrava nella baia « di Biscaglia (Golfo di Guascogna). Il *Minerva* arrivò poscia « in quei paraggi e continuò solo la sua rotta ».

— L'incrociatore *Andromeda* di ritorno dal Mediterraneo ha fatto a Stokes Bay delle prove prima di entrare in disarmo. Prove che hanno prodotto una vera sorpresa alle autorità di Portsmouth. Questo incrociatore realizzò una velocità di 1 nodo 4 superiore alla velocità prevista dei costruttori; alle prove ufficiali di velocità non si erano raggiunti che nodi 20,6.

« Il risultato ottenuto nelle prove prima del disarmo è di tanto più rimarchevole, che la nave non era passata in bacino da 18 mesi, ed aveva navigato per 40.000 leghe marine in 12 mesi. Le caldaie dell'*Andromeda* furono completamente smontate e visitate a Portsmouth, esse si trovarono in perfetto stato da permettere alla nave di ripigliare immediatamente il mare ».

Lo scafo dell'*Andromeda* fu costruito nell'Arsenale di Pembroke; le macchine di questo incrociatore di una potenza di 16.000 cavalli, e le caldaie, del tipo Belleville con economizzatori, furono fornite dai signori « Hawthorn Leslie e C° » di Newcastle-on-Tyne.

Direzione Centrale del R. R.-C. I.

*Col 10 corrente la **Sede Centrale** del R. R.-C. I., la **Sezione Eridanea** e **Sezione Verbano,** e la Segreteria della **F. I. S. N.** saranno traslocate in via San Francesco da Paola, 22.*

Sezione Eridanea

PROGRAMMA

DELLE

REGATE DI TORINO

Domenica, 31 Maggio 1903 - Ore 15,30.

I. **Gara Coppa Juventus.** — Imbarcazioni di tipo libero a quattro vogatori di punta e timoniere, *juniores.* — Percorso m. 1800 circa in linea retta.

II. **Gara Valentino.** — Skiffs, *juniores.* — Percorso m. 1800 circa in linea retta.

III. **Gara Coppa dei Professori.** — Yole di mare a quattro vogatori di punta e timoniere, riservata agli studenti della R. Università di Torino. — Percorso m. 1800 circa in linea retta.

IV. — **Gara Verbano.** — Imbarcazioni di tipo libero a due vogatori di punta e timoniere, *seniores.* — Percorso m. 1800 circa in linea retta.

V. **Gara Dora.** — Imbarcazioni di tipo ed armamento libero a due vogatori senza timoniere (*double-sculls*), *seniores.* — Percorso m. 1800 circa in linea retta.

VI. **Gara Principe Amedeo.** — Imbarcazioni di tipo libero a quattro vogatori di punta e timoniere, *seniores.* — Percorso m. 1800 circa in linea retta.

VII. **Gara Città di Torino.** — Imbarcazioni di tipo libero montate alla veneziana da quattro vogatori, *seniores.* — Percorso m. 1800 circa in linea retta.

VIII. **Gara Avvenire.** — Skiffs, *seniores.* — Percorso m. 1800 circa in linea retta.

IX. **Gara Progresso.** — Imbarcazioni di tipo libero ad otto vogatori di punta e timoniere, *seniores.* — Percorso m. 1800 circa in linea retta.

X. **Gara Monviso.** — *Incoraggiamento* — Yole di mare a quattro vogatori di punta e timoniere, che all'atto dell'iscrizione non abbiano vinto primi premi in gare di classifica. — Percorso m. 1800 circa in linea retta.

XI. **Gara Piemonte.** — Imbarcazioni di tipo libero ad otto vogatori di punta e timoniere, *juniores.* — Percorso m. 1800 circa in linea retta.

PREMI.

Nelle gare I, II, IV, V, VI, VII, VIII, IX, X e XI saranno assegnati i seguenti premi:

1° Premio. — Diploma di medaglia d'oro alla Società (d'argento dorato per la gara X), medaglia piccola d'oro (d'argento dorato per la gara X) ai vogatori;

2° Premio. — Diploma di medaglia d'argento alla Società, medaglia piccola d'argento ai vogatori;

3° Premio. — Diploma di medaglia di bronzo alla Società, medaglia piccola di bronzo ai vogatori.

Alla gara I è premio perpetuo (*Challenge*) una Coppa d'argento, dono del signor Carlo Roggero, trasmissibile giusta le norme delle Coppe di Campionato.

Nella gara III è destinato quale premio unico una Coppa trasmissibile, donata dai professori della R. Università di Torino e dall'Associazione Universitaria Torinese; agli equipaggi 1°, 2° e 3° arrivato saranno assegnate rispettivamente medaglie d'argento grandi, idem piccole e di bronzo; agli istruttori degli equipaggi verrà data una medaglia identica a quella vinta dall'equipaggio allenato.

INDENNITÀ DI TRASFERTA.

La Direzione ha disposto per le indennità di trasferta della somma di **L. 600** da corrispondersi in ragione di *cent. 10* secondo la formola dell'*art. 14 del Codice delle regate del R. R.-C. I.*

ISCRIZIONI.

Le iscrizioni si chiudono **alle ore 17 del giorno 23 maggio 1903** Il termine fissato pel ritiro delle iscrizioni in causa della riduzione della quota di indennità è fissato **alle ore 12 del 27 maggio.**

DELLE GARE.

Qualora le iscrizioni si chiudessero con **più di 4 concorrenti** per ogni gara, avranno luogo fra i medesimi **alle ore 8 del giorno 31 maggio gare di eliminazione** su identico percorso a quello fissato per le gare decisive. Le batterie verranno formate dalla Direzione mediante estrazione a sorte e regolate in modo che siano ripartiti fra le diverse batterie gli equipaggi di una stessa Società.

DISPOSIZIONI REGOLAMENTARI.

Le regate sono rette dal Codice del R. R.-C. I.

Le gare avranno principio alle ore 15,30 precise e si seguiranno di 15 in 15 minuti senza aspettare i ritardatari. In caso di necessità fra le gare VI e IX e IX e XI sarà accordato un intervallo maggiore di tempo.

Per gli equipaggi ammessi nelle gare definitive il percorso che dà diritto all'indennità s'intende quello della definitiva, qualora non diano avviso di ritirarsi dalla definitiva dell' adunanza della Giuria, che ha luogo immediatamente dopo le gare di eliminazione.

Non avrà diritto ad indennità quell'equipaggio che avrà tagliato il traguardo 1' dopo il 1° arrivato.

La prima adunanza della Giuria avrà luogo **alle ore 21 del 30 maggio** nei locali sociali. S' intenderà che abbiano rinunciato a tale diritto le Società che non vi saranno rappresentate.

La Direzione si riserva di apportare al presente programma quelle varianti che reputerà opportune nell'interesse dei concorrenti.

Le iscrizioni dovranno essere indirizzate alla **Direzione della Sezione Eridanea del R. R.-C. I., via S. Francesco da Paola, 22, Torino.**

Torino, marzo 1903.

Il Presidente della Sezione Eridanea
Avv. Cav. R. MARCHETTI.

Il Segretario
Avv. GIACOMO PARVOPASSU.

Visto: Per l'Ufficio di Presidenza del R. R.-C. I.
Per il Segretario Generale
Conte CARLO VIALARDI DI VERRONE.

Comunicazioni delle Società.

Società Canottieri « Cristoforo Colombo », Pavia. — Direzione per l'anno 1903. Tacconi prof. Emilio, presidente; Casali Enrico, vice-presidente; Leoncini Michele, segretario; Celada rag. Arturo, cassiere; Travaglini Ermenegildo, economo; Gi ardi Attilio, contabile; Aprile Mario, ispettore di canottaggio; Lanza dott. Giuseppe, Granata Francesco, consiglieri; Guastoni prof. Cesare, Depaoli Lino, Vittadini Americo, sindaci; Albertini Francesco, Belli avv. comm. Carlo, Rampoldi prof. Roberto deputato, probiviri.

BIBLIOGRAFIA

Annalen der Hydrographie und maritimen Meteorologie. — DEUTSCHE SEEWARTE. — Februar Heft, 1903.

Gli annali della Idrografia e Meteorologia marittima, pubblicati dalla *Deutsche Seewarte* di Amburgo a cura dell'illustre dott. von Neumayer, pubblicano nel fascicolo di febbraio un interessante articolo sul porto di Genova, che dimostra come gli scienziati tedeschi conoscano perfettamente i bisogni del maggior porto d'Italia.

L'articolo è firmato dal dott. Hermann, capo della sezione meteorologica e dal comandante Wislicenus, reputato scrittore navale della marina imperiale ed autore della splendida opera artistica *Unsre Kriegsflotte*..

L'articolo è diviso in tre parti; la prima tratta delle esigenze commerciali del porto di Genova, la seconda delle condizioni meteorologiche e delle tempeste del golfo, con speciale riflesso alla formazione della risacca e ai suoi inconvenienti.

La terza parte è una rapida sintesi critica dei vari progetti che più han meritato la pubblica considerazione.

Può dirsi che le idee espresse dai due autori collimino con quelle già esposte dal Raineri in un precedente fascicolo di questa rivista; ma essi han fatte proprie le migliori idee sull'argomento, e hanno illustrato la loro memoria con due tavole litografiche, una delle quali riproduce in grande scala il quadruplice antemurale, e l'altra riproduce un gruppo di cinque moli proposti al Bisagno, compreso quello della Commissione Gadda; vi è pure rappresentato il progetto del Genio Civile che consiste nel prolungare di 200 metri il molo Galliera a 30 m. di profondità, e nel restringere la bocca a 300 m. mediante un molo trasversale rettilineo dell'estensione di 500 m. Fra tutti poi questi progetti è proiettata l'area del quadruplice antemurale, e dall'insieme si vede chiaro che quest'ultimo lascia il massimo spazio libero per la bocca e per l'evoluzione delle navi.

Dal contesto dell'articolo dell'Ufficio Idrografico risulta che gli autori di esso sono apertamente favorevoli al sistema del quadruplice antemurale che, secondo loro, risponde alle esigenze del porto ed è degno di nota e di encomio che un ufficio scientifico del valore e della fama mondiale dell' Istituto Idrografico di Amburgo (il quale ha forse superato quello di Washington) non esiti a dare una franca ed esplicita opinione, quando altri della vecchia scuola avrebbero sollecitato..... la licenza dei superiori. Y.

DURASSIER ET VALENTINO. — *Aide-Mémoire de l'Officier de Marine pour 1903.* — H. C. Lavauzelle, éd., Paris.

Questo manuale, che conta 16 anni di pubblicazione col 1903, è senza dubbio alcuno uno dei più interessanti documenti che si possano consultare per rendersi esatto conto delle potenzialità delle marine delle singole nazioni del mondo.

L'autore, il signor Valentino, antico ufficiale di marina, capo ufficio al ministero della marina, condensò in un volume tascabile le informazioni più minute sulle navi dei vari Stati, le loro artiglierie, ecc.

L' ufficiale di marina, pel quale venne fatto questo lavoro, vi trova quanto gli è necessario per disimpegnare le varie sue funzioni con sicurezza e precisione. Sono successivamente esposti i più completi dettagli sul diritto internazionale messi in armonia colle conclusioni della Conferenza dell'Aia, la descrizione delle flotte di tutti i paesi, delle artiglierie, delle torpedini, e sono completati dagli elementi del calcolo e delle formole d'uso giornaliero e da un elenco dei cavi sottomarini.

D' altronde questo manuale, il più completo e comodo che si possa trovare, è nelle mani di tutti coloro che s'interessano delle cose di marina, ed il suo successo va crescendo d'anno in anno.

LUIGI CAPUCCIO, *Direttore*.

G. B. SARDI, Gerente responsabile.

Torino — Tip. ROUX e VIARENGO.

RIVISTA NAUTICA

La Sede della Lega Navale in Roma

A tanto tempo desiderato, questo avvenimento si è finalmente compiuto. Senza chiasso, senza sfarzo di *réclame*, la Sede della Lega Navale Italiana fu trasferita dalla Spezia, dove aveva vissuto vita laboriosa e rigogliosa, nella capitale d'Italia e del mondo, a Roma.

Le numerose ramificazioni della Lega in Italia e fuori non potevano avere altro centro, e tutti eran convinti che la Sede alla Spezia fosse affatto provvisoria. Se la estensione delle varie sezioni non fosse così sviluppata, se la istituzione non avesse un carattere eminentemente nazionale, la Spezia, gran centro marittimo e baluardo terrestre di somma importanza, avrebbe potuto soddisfare egregiamente alle esigenze d'una Sede Centrale, meglio forse di qualunque altra città marittima, Genova e Venezia comprese. Il trasferimento a Roma però s'imponeva per la ragione dianzi accennata, e per altre che svilupperemo, nè più, nè meno, come s'impose la necessità di trasferire la capitale da Torino a Firenze, e poi da Firenze a Roma; poichè qualunque grande istituzione che interessi la vita di tutta Italia, sotto qualsiasi aspetto si svolga questa vita, deve naturalmente avere il suo centro alla capitale.

Come capitale del regno e del mondo, Roma offre alla propaganda mezzi ed occasioni assai più copiosi di qualunque altra città della penisola: e sebbene questa propaganda sia uno dei principali attributi della Sezione Romana della Lega, ben altro impulso può ricevere dalla presenza e dal lavoro del Comitato Centrale, che ha l'alta direzione del movimento complessivo.

In Roma poi questo Comitato Centrale è a contatto immediato con tutti i più importanti sodalizi politici, senatori, deputati, ecc., e con tutti i ministeri. Il vantaggio di questo contatto è duplice. Da una parte si ha maggior facilità e si ottiene maggior lustro nell'attrarre ed assorbire i migliori elementi del paese, i rappresentanti stessi della nazione, che di tanto peso saranno nelle future decisioni del Parlamento in materia navale e marittima. Crescendo in tal modo l'importanza del Comitato Centrale, che è a dire della parte direttiva di tutta la Lega, questa viene a trovarsi in una posizione favorevolissima per discutere, occorrendo, col Governo stesso i più gravi ed urgenti problemi nazionali riguardanti gli interessi marittimi.

Infatti, uno degli scopi della nostra federazione navale, anzi il principale, è quello d'illuminare il paese sulle vere condizioni del nostro naviglio militare e del nostro commercio marittimo, di dimostrare la suprema importanza che lo sviluppo di questo e la potenza di quello hanno ed avranno sulla floridezza economica d'Italia e sulla sua conservazione politica, di avvisare ai mezzi finanziari e morali che valgano a raggiungere a poco a poco quel grado di potenza commerciale e militare che ci compete.

Ora, per ragioni politiche o individuali, non tutta la verità è sempre messa in mostra dai ministeri. In questa condizione di fatto, che non sempre esiste, ma che può esistere, ed è sempre dannosa, l'ufficio della Lega è quello di snebbiare le menti col portare a conoscenza del pubblico, caso per caso, la vera situazione delle cose su ciascun argomento d'indole marinaresca. D'altra parte, poichè molti rappresentanti della nazione sono anche membri del Comitato Centrale, non è neppur possibile che nelle discussioni parlamentari si chiudano ancora gli occhi sugli stessi vitali interessi di marina; che la Lega intende propugnare col mezzo di conferenze e di opuscoli.

Conseguenza naturale di questo doppio lavoro fatto presso le Sezioni e alla Sede Centrale, è la sana ed estesa e ben diretta propaganda per illuminare il paese (che ne ha tanto bisogno!) sull'importanza capitale degl'interessi marittimi, è la poderosa corrente di giuste idee navali che si riversa nella Camera dei deputati, è un salutare riserbo che s'ingenera nel ministero della marina (qualora occorra) nella trattazione di quegli argomenti di natura tecnica di cui finora pareva che avesse il monopolio.

Con l'insediamento del Comitato della Lega Navale a Roma si è compiuto in pochi anni un cammino immenso. Sono pochissimi, e si possono contare sulle dita d'una sola mano, gli anni di vita della nostra gloriosa ed ora potente associazione. Dal giorno in cui la prima idea si affacciò ad alcuni giovani ufficiali di marina, che furono aspramente combattuti dagli stessi colleghi, ma per breve tempo, dal giorno in cui valenti ufficiali dell'esercito prestarono l'opera loro all'incremento di quella giusta idea, e furono trattati da visionari dagli stessi colleghi, al giorno memorando nel quale S. M. il giovine Re d'Italia accettò l'Alto Patronato dell'istituzione, coprendola così dagli attacchi volgari col suo manto regale, al giorno infine della definitiva installazione della Sede Centrale nell'eterna città con la formazione d'un Comitato che accoglie una eletta schiera di gentili ed illustri patronesse, d'uomini politici e d'illustrazioni tecniche, il cammino fatto è veramente meraviglioso!

Sì, e ne siamo lieti; ma non possiamo esserne orgogliosi, ove si raffrontino le nostre condizioni, su questo solo argomento della Lega Navale, con quelle delle Leghe Navali Inglese e Tedesca. La *Navy League* ha tracciato di fresco un programma navale e marittimo che ha servito di base alle discussioni ed alle decisioni del Governo. Questo è meraviglioso, come risultato d'una federazione privata: ma non è tale, se consideriamo il carattere commerciale e marittimo degl'Inglesi in relazione con le specialissime condizioni geografiche del loro paese. Sotto questo aspetto l'Italia deve cedere; deve cedere di fronte a quella situazione geografica privilegiata; deve cedere di fronte ad una storia marittima non interrotta di parecchi secoli.

Ma il rapporto con la Lega Navale Germanica è tutto a nostro scorno. Meno la lunga sì, ma poco frastagliata costiera del mare del Nord e del Baltico, che forma un solo lato quasi rettilineo dell'impero tedesco, questo è tutto internato, e i nove decimi della sua popolazione non hanno mai veduto e non vedranno mai il mare! Eppure bastò il soffio animatore d'un pensiero sano e potente, bastò la spinta poderosa d'un pronipote di Federico II, per diffondere il nuovo verbo fra quelle genti campagnuole e montanare, per far pullulare dove meno era verosimile a centinaia di migliaia i soci convinti della Lega Navale Germanica.

Forse la ragione principale di questo risveglio, opportunissimo nel momento politico attuale della Germania, sta nel grado di civiltà della nazione tedesca, sta nel grado d'istruzione... e qui il confronto comincia a diventar doloroso! Gli stessi maestri di scuola, che vinsero le campagne di guerra nel 1870-71, sono ora perfettamente convinti che la Germania deve essere una grande potenza marittima per raggiungere mediante il commercio mondiale il più alto grado di prosperità che sia possibile.

Si sbaglieranno forse quei maestri di scuola? Si sbaglieranno... come gl'Inglesi, che tengono in pugno i quattro quinti del traffico del mondo, come i Nord-americani, i quali tendono a far concorrenza ai loro consanguinei d'Europa, come si sbagliarono Genova e Venezia che dal mare ebbero vita lunga e potenza.

Ben venga dunque in Roma la Sede Centrale della Lega, e sia essa una sveglia potente, una tromba di Gerico, che scuota l'ignoranza e l'apatia degl'Italiani, e la cui squilla si spanda dalla vetta del Campidoglio fino alle più lontane regioni del mondo dove suona il nome d'Italia.

G. FAZIO.

Di alcune pubblicazioni sulla Pesca

È sempre un buon sintomo l'argomentare intorno ad un soggetto: significa porlo dinanzi alla pubblica opinione all'ordine del giorno; ed è cosa rara davvero che al periodo speculativo che è l'incubazione, non tenga dietro quello esecutivo. Così in questo *scorcio* d'inverno sono quasi contemporaneamente venuti alla luce: nella *Rivista Marittima* una scrittura di chi compila queste note, s'intitola: « *La pesca e la coltivazione delle acque marine* »; nella *Rivista Abruzzese* un articolo di Andrea Acquaviva d'Aragona intitolato: « *L'Adriatico e la pesca sulle coste dell'Abruzzo e delle Marche* »; infine un opuscolo del cav. Ferdinando Galadini: « *La Pesca nei nostri mari, (mali e rimedi)* » lettera aperta ai due ministri delle Finanze e della Marina.

⁂

Le regole elementari del tatto mi vietano di parlare del mio lavoro: solo posso enunciarne la natura, che è di raccolta di fatti verificati colla massima scrupolosità, allo scopo di non indurre coscientemente nessuno in errore circa un'industria che a casa nostra è rimasta tuttora allo stato nel quale la lasciò il mondo antico, e dal quale è indispensabile si tolga. Intorno a noi la pesca ha subìto la medesima riforma che la stampa, mutatasi da arte di amanuensi a lavoro prodotto dalla meccanica, e che la navigazione, trasformatasi da veliera a vaporiera.

Nemmeno le arti affini alla pesca hanno a casa nostra progredito. Le reti sono tuttora di canape, mentre dovunque altrove sono di cotone; e per conseguenza a miglior mercato. Gli ami ci giungono dall'estero, sia che ce li provvedano gl'Inglesi, sia che li temperi in Francia l'officina del Creuzot (1).

A tale miseria di materiale deve per forza corrispondere la miseria intellettuale degli artigiani, perchè è nota la intima relazione che intercede tra l'opera, l'utensile e l'artefice. Più stretta è, più intensivo il prodotto ed eziandio più perfetto.

Quando mai i nostri capi-pesca adoperano scandagli e termometri senza interrogare i quali il pescatore norvegiano non immergerebbe le lenze? Mai: forse del secondo ignorano persino il nome. Nelle varie esposizioni di pesca che hanno avuto luogo in questi ultimi anni, l'Italia non figurò. E invero, che cosa mai avrebbe presentato alla critica internazionale? Appena recentissimamente, il Levi-Morenos, un benemerito della causa, è stato nominato direttore dell'unica scuola di pesca che esista da noi; ed è nell'alto Adriatico. La degenerazione dell'arte piscatoria tra noi, e per conseguenza di coloro che l'esercitano, non è mica cagionata dall'insufficienza della nostra stirpe; l'ambiente è il vero colpevole. Infatti, mentre io l'anno passato mi studiavo d'interessare gente facoltosa a formare una società di pesca alla moderna — e non vi riuscivo — giungevami da San Francisco di California un giornale in cui parlavasi della società di pesca a vapore sorta colà con capitale italiano e direzione e mano d'opera italiane. Su altro teatro l'energia italiana e pescatoria si era manifestata, quella stessa energia che qui non ero riuscito a fomentare. Ma basta di me e... del mio insuccesso.

⁂

Don Andrea Acquaviva d'Aragona inizia il suo lavoro descrivendo la lunga « linea di spiaggia arenosa, bassa e pressochè diritta nella sua giacitura cardinale » che da Termoli Molise estendesi sino al monte d'Ancona; e dopo averne tracciato, brevemente preciso, i caratteri, tratta del naviglio che alla pesca vi attende. Niuno più autorizzato di lui per sviscerare l'argomento: « Nella riviera marchigiana ed abruzzese vi hanno navi, marinari e pescatori e la loro valentia e il loro coraggio non temono il confronto con quelli tra i loro confratelli che esercitano il medesimo mestiere nelle altre parti d'Italia. È appunto per farne conoscere gli usi e le abitudini che mi metto a tracciar queste poche linee: poichè in oltre otto anni di crociere, da me fatti con legni di mia proprietà, ebbi

(1) Ultimamente, a Chioggia, ho veduto bellissime reti di filo assai sottile e resistente. Domandatane ad un pescatore la provenienza mi disse: l'India.

agio di famigliarizzarmi con uno per uno degli approdi sabbiosi e coi piccoli scogli che li frastagliano a rari intervalli. Ebbi l'opportunità di osservare i costumi, le manovre e le pesche di quella gente: manovre che, abbastanza agevoli in un golfo profondo ed all'entrata di un porto, diventano difficili e pericolose nell'allontanarsi da queste basse rive, o nell'approdarvi, specialmente quando il mare è mosso dai venti di greco e levante, che sono le vere traversie di questa costa orientale italiana ».

Segnando più innanzi che: « chiunque osservasse le varie specie di galleggianti che trovansi nel mondo cognito ai naviganti, troverebbe che, per una naturale e logica ragione pratica, essi sono sempre costruiti in modo da reggere il meglio possibile in quel tratto di acque o di rive che sono destinati a frequentare », il nobile scrittore conclude sia necessario fornire di luogo di rifugio i battelli pescherecci dell'Adriatico, in guisa che allorquando il mal tempo li sorprende, non riescano vittime sicure del naufragio.

Concordo che la *paranza*, il *bargozzo*, lo *schilo*, e la *lancetta*, i rudimentali modelli che tuttavia ricordano l'evo medio, trovano la loro determinata ragione di supersistenza secolare nel profilo della costiera italiana tra i limiti dei due promontori del Gargano e del Conero, nella scarsa profondità dell'Adriatico e più specialmente nella *fossa grande* e nella *fossetta*, che sono due valli parallele tra loro ed anche alla costa, tra le quali si eleva una prima schiena d'asino ch'è una seccagna bell'e buona: tra la *fossa grande* e il mare aperto se ne innalza una seconda, di guisa che il battello peschereccio per giungere alla spiaggia, dove lo si tira in secco sulle falanghe come le navi greche sotto le mura d'Ilio assediata, deve sobbalzare alla cresta delle due muraglie di sabbia accumulata. Ma a che mai sarebbero ridotte l'attività umana in genere e la marittima in ispecie se non riformassero insieme il materiale galleggiante e le località del suo approdo? Non v'è quasi estuario di fiume nell'Europa settentrionale che sia stato praticabile *ab antiquo*. Tutti sono stati trasformati; gli esplosivi più violenti, opportunamente adoperati, hanno frantumato le roccie, le draghe le più potenti hanno inghiottito milioni di tonnellate di fango e lo hanno versato là ove poteva essere utilizzato. Non è certo ragione plausibile il mantenere in onore un naviglio che oggi non corrisponde più all'esigenze dell'industria, unicamente perchè la foce della Pescara e quella del Tronto sono interrate. Il naviglio sarà anzi eternamente la cagione per la quale il porto si riformi: e questo rimarrà intatto sino a che una evoluzione del naviglio non imponga i lavori di rimodernamento portuario. Infatti se oggi Amburgo, Anversa, Glascovia, Newcastle ed altri principali porti dell'Oceano sono stati scavati, lo si deve ai piroscafi che sono andati aumentando di lunghezza, larghezza e puntale. Se al porto di Londra si vanno facendo oggi lavori costosissimi è appunto perchè lo disertavano i giganti della moderna marina commerciale.

Bene o male (piuttosto questo che quello), il peschereccio veliero dell'Adriatico si accomoda della spiaggia aperta, sormonta la schiena d'asino che separa le due fosse, e dà al naufragio quella quota che — pur diminuendo in grazia del progresso — il galleggiante non potrà mai rifiutare al mare e che essa stessa è fomentatrice di progresso, in quanto che al materiale invecchiato ne promuove la sostituzione di altro più nuovo e rimuneratore.

La esposizione nitida e chiara dell'Acquaviva circa le condizioni della pesca nell'Adriatico mostra quanto essa ritenga ancora di primitivo. La manovra delle reti si fa tutta *a braccia;* con quanta fatica e lentezza è agevole comprendere. Le barche mettono alla vela « prima dell'alba e se ne ritornano verso il calar del sole. Corrono alla vela fino ad una certa distanza dal lido, dieci, quindici ed anche venti miglia fuori. Colà gettano le reti in acqua e filano i lunghi capi che le reggono e che ognuna di esse, per coppia, tira di conserva nella medesima rotta. Dopo cinque o sei ore, per salpar le reti, ossia trarle fuori, le lancie si mettono colla prora al vento e dalla prora stessa tirano finchè l'estremità della rete, detta *sacco*, viene su a fior di acqua, e poi viene gettata in una delle barche ove viene posto il pesce racchiuso nelle sue maglie ».

Dunque, dannosa perdita di tempo; prima per andar sul luogo della pesca, poi per salpare a braccia le reti, poi per tornare alla spiaggia. È vero che: « il marinaio imbarcato sopra paranze, schili o bargozzi viene pochissimo a terra e vive quasi sempre in alto mare. Vi sono battelli addetti a ciascuna coppia di questi legni, i quali fino due volte al giorno vanno a bordo a prendere le ceste piene della preda fatta nella giornata, e la riportano alla spiaggia, ove viene consegnata agli *sbalzocchi* (specie di facchini che trasportano sul capo le ceste di pesce) ed ai venditori ».

Ma l'*alto mare* è relativo. Anche nel mar di Germania e nell'imboccatura meridionale della Manica i pescherecci velieri depositano nel grembo di battelli la quota di pesca della giornata, ma codesti battelli sono piroscafi, che, oltre al portar prontamente la preda al lido, la custodiscono nel ghiaccio a bordo, mentre la condizionatura di essa nelle ceste che i battelli trasportano da bargozzi, schili e paranze è alquanto sommaria.

Ma già il sistema dei *bateaux chasseurs*, cioè raccoglitori di pesca fatta dai velieri, ha ceduto il passo ai piroscafi pescherecci colla rete o cogli ami; l'alto mare dello *steamtrawler* inglese o germanico è l'atterraggio della Groenlandia e delle isole dello Spitzberg. Il nostro *alto mare* dev'essere il mar della Tripolitania, molto, ma molto più inoltrato verso mezzogiorno che quell'*Eldorado* dei pescatori marchigiani (sperato ma non raggiunto per cagione del vieto naviglio) che è la costa d'Albania e l'arcipelago delle Tremiti: Don Andrea Acquaviva dunque ha sfiorato, ha toccato la quistione, ma la risoluzione del problema quale il raziocinio glie lo rappresenta, ammettendo la persistenza del naviglio veliero, è insufficiente. Contentarsi di qualche punto di rifugio non basta: poi è domandar cosa che il Ministero non è, probabilmente, disposto a concedere. Esso viene in aiuto a chi si regge in piedi da sè: non aiuta fuor che coloro che nulla chiedono.

Mette in pratica il seguente aforismo di Roosevelt: « Non v'è vero filantropo fuorchè colui che aiuta un uomo ad aiutarsi da sè stesso. L'uomo che domanda lo portino a spalle, non val la pena di essere portato ».

La pesca in Adriatico, pertanto, non può soggiacere ad una riforma radicale come nel Tirreno; ma ad una graduale e me ne sono sincerato visitando Chioggia. Sul vasto altipiano dell'alto Golfo di Venezia il vapore o l'automozione mediante macchine ad esplosione dev'essere applicata alla raccolta del pesce catturato dai pescherecci velieri. Insomma il *chasseur* a vapore da sostituirsi al *portolatto* a vela od a remi s'impone. Tal'è l'opinione che ho udito esprimere dall'ingegnere Rodolfo Poli di Chioggia e dal prof. Levi-Morenos di Venezia; ed è suffragata da tali argomenti, anche d'indole sociale, che ne sono assolutamente rimasto convinto.

∴

Il cavaliere Ferdinando Galadini non è un pescatore, ma un negoziante di pesci, il che gli concede un titolo potentissimo alla competenza. Non credo sarà mai possibile ottenere qualche miglioramento nell'industria della pesca se non avremo dalla nostra il mercante, perchè quantunque la produzione sia meritevole di plauso, ha bisogno di essere completata dallo smaltimento: non v'è nulla di tanto triste quanto magazzini pieni, ansia di venditori e compratori neghittosi. Non è certo il caso se ci riferiamo ai pesci. Il Galadini si « è dedicato con passione allo studio di quanto può interessare e dare incremento alla pesca sia marittima che fluviale d'Italia: » ma si affretta di aggiungere: « Tributario anch'io dell'Istria da dove importo quantità considerevoli di pesce, specie di sfoglie e salmonidi, ho avuto occasione di recarmi spesso, per ragioni del mio commercio, nell'Istria, in Francia e ho anche percorso il littorale italiano del Veneto, della Sicilia, del Napoletano e della Liguria ». L'impressione che il Galadini ha ricevuto dal contatto col pescatore italiano non è stata lusinghiera, e non è lontana dal vero. « Il nostro pescatore è rozzo, ignorante, e niente affatto ossequente alle leggi, anzi è addirittura un vandalo che spiega tutta la sua perspicacia a distruggere. Le leggi che tendono al mantenimento ed alla propagazione della specie non vengono per nulla osservate. E poichè mancano al governo i mezzi per farle rispettare, essi, pur riconoscendone in alcuni casi la saviezza, non le osservano inquantochè, nel loro interessato mal compreso raziocinio, dicono che si asterrebbero dal praticare i sistemi di pesca che distruggono il novellame, ma che pur facendo ciò taluni di essi, altri ritraggono un utile nel pescare ciò che è proibito, quindi finiscono per contravvenire tutti alle leggi e compatti concorrono allo impoverimento delle nostre spiagge ».

La requisitoria è severa; nè termina qui: ma concorda perfettamente coll'opinione che nella *Quarterly* o nell'*Edimburgh* (non rammento precisamente quale delle due venerabili austere Riviste inglesi) leggevo qualche mese fa intorno al pescatore italiano, vero vandalo dei suoi mari, ma eziandio di quelli altrui nei quali va ad esercitare l'industria, spingendosi persino in Australia. Ciò dipende principalmente dalle condizioni miserrime del nostro pescatore. Raramente proprietari della barca e degli attrezzi, arruolati secondo stipulazione *alla parte*, ma nei quali la metà è assicurata alla barca stessa, nutriti abbondantemente ma rozzamente, i nostri pescatori guadagnano all'anno la somma derisoria di 140 lire, secondo le statistiche dello Stato. Ed è davvero strano che gli apostoli del socialismo abbiano assolutamente trascurato studiare le condizioni del pescatore che, per soprassoldo, è anche trattato male dallo Stato, il quale non lo ammette ai benefici della Cassa Invalidi cui hanno diritto tutte le altre categorie di uomini che solcano il mare.

Vandali ed ignoranti sì, ma anche poveri al di là d'ogni limite, mi sia lecito accordar loro le circostanze attenuanti.

Il rimedio lo addita l'autore così: « Trascurando quindi i vecchi pescatori induriti nelle cattive abitudini e nel vizio, mi son persuaso che unica via di uscita è quella di creare una generazione nuova peschereccia ». E come corollario a questo teorema, egli consiglia la fondazione di un orfanotrofio per *figli di pescatori* morti in mare erigendolo a *scuola peschereccia*.

Pensiero pio e nobilissimo, fuor di dubbio: ma in qual maniera apporterebbe rimedio alla deplorevole depressione dell'industria? Il Galadini evidentemente si riferisce all'industria stessa in tutto ciò che ha tuttora di antiquato. Infatti, immemore che nei paesi davvero progrediti gli attrezzi si fanno presso gli opifici nei quali il lavoro delle macchine ha sostituito quello manuale, esclama: « I nostri orfani educati al mare potranno apprendere nello istituto a leggere e scrivere: fin da bambini *potranno imparare a far reti, tramagli, martavelli ecc., potranno far cestini, cofani, paniere e quanto serve per l'imballaggio del pesce. Potranno esercitarsi nella pesca, e nel preparare e fare le salagioni, le conserve, le affumicazioni da noi trascurate ed ignorate*, ed infine, crescendo cogli anni, stimolati dal sentimento di emulazione, *potranno altresì fare la battana la lancia, il battello, la barca peschereccia e via via di seguito*, di modo che, quando verso i 18 anni staranno per uscire dall'istituto che poveri ed ignudi li raccolse, ci dovranno essere richiesti come elementi preziosi per chi ha delle aziende pescherecce da amministrare e dirigere ».

Al Galadini evidentemente è sfuggito che seguendo codesto sistema educativo si otterrebbero altrettanti *Robinson Crusoè*. Come? Allo stato di specializzazione raggiunto dalle industrie, il Galadini spera che il pescatorello possa essere ad un tempo operaio di reti, di battelli e di conserve? È proprio perchè sin qui il pescatore ha fatto troppo da sè, che abbiamo: 1° reti più costose che gli altri paesi: 2° materiali a pietra: 3° salumi non delicati. Oggi il pescatore inglese, tedesco, belga, francese, spagnuolo e portoghese commette ad un costruttore il suo piroscafo (che sostituisce la coppia di battelli nostrali), al tessitore le reti, al fabbricante specialista le cassette bucherellate che hanno cacciato di seggio le ceste, al produttore di ghiaccio questo refrigeratore, ma della densità voluta e *molito alla granitura* richiesta, nè si raccomanda altrimenti alla neve, portata dalle montagne, d'incerto arrivo e... costosa. Noi dobbiamo distaccarci del tutto dal vecchio sistema, dimenticare il pescatore delle romanze napolitane e il sentimentalismo che ingenera. La pesca è un'industria cui fanno corona parecchie sotto industrie indipendenti. Egli è appunto perchè tale è diventata in Germania che Basilea è oggi il centrale mercato di pesce che fornisce tutta l'Europa, e temo, anche qualche piazza italiana. Ma vi ha anche di più. Nell'alimentazione francese entrano oggi pesci che sono stati pescati nel Golfo Persico e sbarcati a Marsiglia in perfetto stato di conservazione. Una delle industrie moderne vivaci è la pesca sul banco di Arguin in costa occidentale d'Africa per servire i mercati di Cuba, Francia e d'Inghilterra.

Il miglioramento morale e intellettuale dei nostri pescatori cui tengo a cuore quanto il Galadini, non lo domando alla scuola, da troppa gente ritenuta come un tocca sana vittorioso; lo ricerco il miglioramento nel benessere economico che la famiglia del pescatore acquista quando questi, cessando di essere un compartecipe a quota minima, diventa un salariato a cinquanta franchi il mese e ben nutrito.

Oggi il pescatore italiano è il vandalo del suo mare; somiglia al selvaggio che abbatte un albero di cocco per dissetarsi colla noce postochè non sa rampicarvisi su. Trasformato in operaio industriale, sotto il governo illuminato d'un istituto che abbia studiato la questione a fondo, sarà una delle cellule ove si elabora il lavoro nazionale. Ma, per amor del cielo, non si faccia della pesca un mestiere ereditario. Se è vero sino ad un certo punto che *l'arte i' tata è mmiezze 'mparata*, come suona il proverbio napoletano, non è meno vero che non è utile scartare dalle professioni coloro che vi aspirano. E in ogni modo tol-

gasi la condizione di essere *orfani di pescatori morti in mare.* Basti che la qualità di figlio di pescatore sia menzionata come tale che dia maggior diritto all'ammissione alla scuola, non ad un asilo. Scuole professionali, sì, asili, cioè opere pie, meno possibile.

Perchè, anche sui sinistri toccati alle navi pescherecce va passata la spugna della critica. Dall'annuale relazione del Ministero della Marina per l'anno 1901 ricavo che i sinistri furono: bargozzo di pesca *Grimani,* l'11 febbraio a Chioggia per investimento nel molo: bilancella corallaia *Maddalena* il 17 giugno per collisione con un'altra nelle acque di Sciacca. I morti per naufragio che alla colonna marinari d'altura segna 18, a quella dei pescatori scrive 10. L'anno antecedente ne registrò 8. Per conseguenza è fallace credenza quella della tragica morte dei pescatori. Muoiono poco, ma invecchiano prima del tempo. Alla loro degenerazione fisica soverchiamente sollecita contribuiscono l'asprezza della vita, la mediocrità del cibo, quantunque abbondante, ed anche le fatiche corporali: ma è fuor di dubbio che la trasformazione del naviglio peschereccio da veliero a vaporiero, che ha già migliorato d'assai le condizioni di marinari di nave, di cacciatori di foche e di balene e di pescatori dell'Europa settentrionale, agirà eziandio favorevolmente fra i nostri. La marina meccanica ha di molto ridotto il naufragio in genere, perchè chiede minor fatica fisica e produce forza meccanica copiosa per contrastare agli elementi.

***

Mentre attendevo le bozze di questa scrittura, la proposta caritatevole del cav. Galadini è stata accettata in massima; e il prof. David Levi-Morenos, cotanto benemerito della pesca, è stato nominato direttore della Scuola di pesca e di acquicoltura di Venezia. V'è dunque qualcosa che si va concretando: gli sforzi individuali hanno già prodotto il loro effetto. Vuolsi, a mio credere, non disseminarli, creando istituti regionali tisicuzzi ed insufficienti. Concludo dunque che, prima di chiedere allo stato danaro per costruzione di porti di rifugio, prima di domandare alla carità pubblica l'obolo di un nuovo orfanotrofio marittimo (abbiamo già quello fiorentino che occorrerebbe rinforzare, anzichè fondarne uno congenere), l'industria della pesca inizi la sua naturale, normale e indispensabile evoluzione. Il resto verrà da sè.

La torpediniera d'alto mare *Pellicano* (fot. A. Séry, Sestri Ponente).

JACK LA BOLINA.

La Marina e la mozione contro le spese militari

La mozione contro le spese militari, che fu svolta dai deputati dell'estrema sinistra nella seduta del 14 febbraio, merita di essere rilevata, assai più che non fecero i giornali quotidiani in brevi sunti incompleti, per le dichiarazioni del principale oppositore, l'onorevole colonnello Fazio, concernenti specialmente la marina.

Le denegazioni e le apostrofi violenti dei mozionisti coalizzati non distolsero l'oratore suddetto dall'esporre serenamente ed obiettivamente le sue idee, le quali abbassarono uno ad uno i puntelli di sostegno della mozione. E poichè abbiamo sott'occhi il testo del discorso medesimo, ci piace metterne in evidenza quelle parti che rivelano il concetto dell'onorevole Fazio sui rapporti che dovrebbero esistere fra le esigenze della

conservazione politica e della difesa nazionale, l'avvenire economico dell'Italia e le sue energie marittime militari e commerciali.

Bisogna premettere, a maggiore schiarimento, che il testo della mozione repubblicana, svolta dall'onorevole Mirabelli, suonava così: « La Camera invita il governo a proporzionare « le spese militari alla potenza economica del paese, e ad ini- « ziare la graduale trasformazione degli ordinamenti militari « in altri più consentanei allo spirito nuovo dei tempi ed ai « bisogni della difesa nazionale ».

In questo modo la mozione mirava essenzialmente a due scopi: 1° riduzione di spese militari, e perciò riduzione degli organici; 2° trasformazione degli organici, intesa nel senso di sostituire agli attuali ordinamenti dell'esercito *la milizia* sul tipo svizzero, una specie di guardia nazionale.

⁂

Il discorso dell'onorevole Fazio seguì passo per passo lo svolgimento della mozione, dimostrando l'inesattezza dei principi sui quali essa si fondava.

La potenzialità economica del paese poteva esser considerata nel momento attuale e nella sua virtualità, cioè in un prossimo avvenire. Ora, allo stato attuale, meno qualche momentaneo disagio regionale, l'Italia si trova sulla via del progredire. Gli esempi degli Stati esteri, come la Svizzera e gli Stati nord-americani, non rispondono alla nostra situazione geografica. Gli Stati Uniti poi, dopo una lunga politica di raccoglimento, mirano in questo momento a raggiungere i loro ideali d'espansione coloniale, ed a tal uopo *stanno buttando in mare parecchie centinaia di milioni sotto forma di corazzate.*

Perchè, invece, non prendere a modello il piccolo Piemonte, il quale, per ottenere un altissimo fine nazionale, fece sacrifici economici superiori alla sua potenzialità?

Ma se questa potenzialità del momento non è affatto sproporzionata alle spese militari, quale sarà la futura potenza economica d'Italia?

« Sotto l'aspetto puramente continentale l'Italia è incastrata « al centro dell'Europa. Oltre al copioso traffico terrestre che « si svolge fra l'alta Italia e le grandi regioni confinanti, « l'Italia settentrionale è lo scalo naturale dell'Europa centrale « per tutte le direzioni del Mediterraneo e dei mari confinanti, « cioè di quasi tutto il mondo. Perciò, considerata sotto questo « aspetto, *l'Italia ha doppia funzione, terrestre e marittima.*

« *Se poi la si considera come nazione marinara, situata al « centro del Mediterraneo, cioè sul percorso del più intenso e ricco « traffico del mondo, ponte d'unione fra l'Europa e l'Africa, se « si pensa un momento alla sua storia passata, anche quando era « divisa in tanti piccoli Stati marittimi, che ci tramandarono « onde di gloria e di prosperità, la sua funzione virtuale in un « avvenire non lontano ha tanta importanza, che rimpiangere « qualche milione destinato alla preparazione militare, necessaria « al lento raggiungimento di tale scopo, più che stoltezza è delitto!* ».

Chiudeva perciò l'oratore questa prima parte del discorso, dichiarando che le nostre spese militari in genere non erano sproporzionate alla potenzialità attuale del paese, e meno ancora alla potenzialità virtuale, quando cioè *le energie italiane, specie quelle dell'agricoltura e della marina, che sono ancora allo stato latente,* saranno completamente sviluppate, poichè *possiamo fin d'ora prevedere a quale potenzialità economica salirà la patria nostra, ove non difetti di quella potenza militare che apre i commerci, impone i trattati, e pesa come la spada di Brenno sulla bilancia di tutti gli avvenimenti politici.*

La seconda parte della mozione dei repubblicani racchiudeva due questioni distinte:

a) Trasformare gli ordinamenti militari in armonia con lo spirito nuovo dei tempi;

b) Trasformarli in modo più corrispondente ai bisogni della difesa nazionale.

La risposta dell'oratore alla prima quistione fu molto semplice. La guerra e gli eserciti hanno un lato fondamentale e permanente, che non può cambiare, ed un lato variabile, che può cambiare, e cambia sempre. L'utopia della pace universale non ha impedito che negli ultimi cinquant'anni l'Europa e il mondo fossero sconvolti da guerre continue e ferocissime. D'altra parte la storia dimostra come le milizie tumultuarie e improvvisate non abbiano mai potuto reggere contro truppe agguerrite.

Per quanto poi riguarda l'adattamento dell'esercito italiano allo spirito nuovo dei tempi, l'oratore osservò che questo era penetrato da un pezzo in esso, come in tutte le altre istituzioni, aggiungendo: « L'esercito italiano è quello che vibra, « meglio d'ogni altro esercito del mondo, oso dirlo con forza « e convinzione, più all'unisono col cuore della madre patria, « col cuore del popolo nostro ».

Quanto poi alla trasformazione dei nostri ordinamenti militari relativamente alle esigenze della difesa nazionale, l'oratore osservò acutamente e con ragione che, essendo la nostra preparazione militare, marittima e terrestre, incompiuta, la conseguenza della mozione avrebbe dovuto esser quella d'aumentare, e non di diminuire, le nostre forze e quindi le spese relative.

Escluso il principio di chiuderci in casa, perchè questo isolamento equivarrebbe, sotto il doppio aspetto economico e politico, ad un *suicidio nazionale*, la natura stessa del movimento internazionale, degli scambi, dei contratti, delle lotte economiche e militari, porta alla necessità che le forze armate, sanzione del diritto, abbiano carattere offensivo.

« Ma restringiamoci pure alla difensiva assoluta — disse « l'onorevole colonnello. — *Dando un primo sguardo alla « nostra situazione geografica emerge il pericolo di poter essere « offesi per mare in tutte le direzioni possibili. La leva in massa « è insufficiente contro i potentissimi cannoni di bordo, e noi ab- « biamo tutti i nostri principali empori sul mare facile preda « all'invasore, qualora non avessimo, per controbatterlo, una forza « militare ben organizzata sotto forma di corazzate e di incro- « ciatori. È inutile dissimularlo: l'Italia non possiede questa forza « navale capace di guarentire le sue costiere e di spazzare il ne- « mico dai suoi mari. Perciò, a volere esser logici, la conseguenza « ultima della mozione dovrebbe esser quella di accrescere sensi- « bilmente la potenza militare della nostra flotta, cioè d'accrescere « la spesa annua del bilancio della marina.*

« Lo stesso ragionamento, in più ristretta misura, dovrebbe « farsi per l'esercito: ma restando questo allo stato attuale, « che rappresenta la forza minima indispensabile nell'ipotesi « d'una grossa invasione nemica, resta sempre, derivata dalla « natura della stessa mozione, *la necessità d'aumentare il bi- « lancio della marina militare* ».

***

L'ostile accanimento, quasi sistematico, con cui furono interrotte ed apostrofate dalla estrema sinistra, frase per frase, queste e simili dichiarazioni del discorso Fazio, le quali d'altra parte non rispecchiano che sacrosante e semplicissime verità note e care a tutti gl'Italiani che riconoscono d'avere una patria, dimostrano quanto sia deficiente la nostra educazione politica, e come sia difficile ridurre certe menti a riconoscere i più elementari principî di patriottismo.

Mentre i socialisti degli altri paesi, specialmente quelli di Francia con a capo il Jaurès, e i repubblicani di Francia e d'America sono amatori sinceri dell'esercito, che vogliono forte e compatto per la difesa nazionale, i soli repubblicani e socialisti d'Italia dimenticano d'avere una patria; e, per raggiungere un ideale chimerico, lascierebbero senza presidio di forza militare, in questi momenti in cui tutte le nazioni armano, in modo specialissimo le potenze marittime, l'Italia nostra, fatta per virtù di sacrifizî e di lotta armata da pochi anni appena, e che potrebbe ripiombare nel nulla, qualora le mancassero un forte esercito e un naviglio da guerra corrispondente alla sua situazione geografica ed allo sviluppo dei suoi commerci.

E queste riflessioni certamente indussero l'onorevole Fazio a rivolgersi ai suoi colleghi della Camera, conchiudendo con le seguenti parole:

« I nostri padri, e noi stessi in gran parte, abbiamo contri« buito a raggiungere un grande ideale, l'unità della patria. « La generazione presente e le future hanno un cómpito non « meno elevato da raggiungere, la grandezza economica d'Italia. « Ma questo secondo scopo non può esser raggiunto senza « un'adeguata forza militare. Mettere in discussione l'esercito, « additarlo alle turbe come elemento improduttivo e sfrutta« tore dell'economia nazionale, non è soltanto un errore scien« tifico, ma un delitto di lesa patria. Onorevoli colleghi, a « qualunque partito si appartenga, non dimentichiamo mai di « essere italiani! L'animo che non vibra al santo nome di « patria non può mai assurgere agl'ideali umanitari d'un or« dine superiore ».

I. Azof.

LE COPPE D'ITALIA E DI FRANCIA

Regate Internazionali di San Remo

San Remo, 26 marzo. — La prima prova per la Coppa di Italia ebbe luogo con un forte vento da levante, che fa ricordare, per quanto la direzione di esso sia diversa e la forza meno intensa, la prima prova dello scorso anno per la Coppa di Francia a Marsiglia.

S. A. R. il Duca degli Abruzzi interpellato al mattino, se fosse il caso di rimandare la corsa, diede il parere che la corsa dovesse aver luogo.

I due campioni *Melisenda*, del signor Mario Dall'Orso, guidato dal segretario del « R. Y.-C. I. » signor Ettore Bocciardo, e *Titave*, del signor Damoy-Picon, escono dal porto col *bari* nella vela maestra e piccolo fiocco e incrociano davanti al palco della Giuria.

Sul palco assistono fra molti yachtsmen italiani e stranieri parecchie eleganti signore: notiamo fra queste la marchesa Ginori, la signora Coltelletti Paggy, la baronessa Gallotti, miss Osborne, ecc.: fra i primi noto il marchese Ginori, presidente del « R. Y. C. I. », il cav. Garibaldi Coltelletti, vice-presidente che dirige le corse, il duca Decaze, vice-presidente del « Yacht-Club de France », Carlo Gibert, delegato presso il « R. Y.-C. I. », il conte de Courzay, il barone Gallotti, il marchese Giannino Raggi, il marchese Lubelli di Serrano, ufficiale d'ordinanza di S. A. R. il Duca degli Abruzzi, il sig. Anatra, il tenente di vascello signor Robbo, il signor Chauchard, il signor Douault proprietario di *Suzette*, il signor Guédon autore di *Suzette* e di *Titave*, il signor Damoy-Picon proprietario di *Titave*, il signor Cramer, ecc.

S. A. il Duca degli Abruzzi, che è autorevole presidente della Giurìa, segue la corsa sopra la torpediniera 104 S., comandata dal tenente di vascello Conz.

Il vento continua nella sua intensità, il cielo è coperto ed il mare abbastanza mosso; nella Giurìa si dubita che le boe possano arare sugli ormeggi, cosa che infatti avviene durante la corsa, ed il R. rimorchiatore che è a disposizione della Direzione del « R. Y.-C. I. » deve più volte correre ad assicurarle e rimetterle al posto stabilito.

Quando il secondo colpo di cannone dà il segnale di partenza, l'attenzione degli spettatori è vivissima. *Melisenda* parte sottovento e taglia la linea di traguardo con la precedenza di qualche secondo, prendendo nell'andatura in poppa un certo vantaggio che però si arresta per un'avaria alle scotte dello spinnaker.

Titave ha 4" di precedenza sulla boa di ponente, ma *Melisenda* dopo virato si piazza al vento. La corsa diviene superba ed i due *racers* sono magnifici nella lotta serrata che intraprendono nell'andatura di bolina.

Volano sulle spesse onde del mare sollevando spruzzi biancheggianti, si dirigono alla costa facendo piccoli bordi gelosi, fino a che mettono la prua sul Capo Verde, e *Titave* riesce a prendere più decisamente la testa di corsa distanziando il nostro campione che ha la vela in condizioni non troppo buone. *Titave* doppia la boa di levante prima 6' 48" e viene al lasco sulla boa di traguardo issando la trinchettina da corsa.

Lo stesso fa *Melisenda*, ma non riesce ad avvantaggiarsi, ed il primo giro si compie in quest'ordine:

Titave	12° 36' 43"
Melisenda	12° 44' 00"

Il nostro campione abbandona subito, mentre *Titave* continua dirigendosi verso la boa di ponente, che per le onde agitate nel grigio fosco dell'aria non si distingue bene. Infatti, il *challenger* francese dopo essero corso al largo ritorna senza averla doppiata.

Questo è motivo di annullamento della corsa, e la Giurìa decide che questa debba ripetersi il giorno dopo unitamente alla prima prova della Coppa di Francia.

27 marzo. — *Coppa di Francia*. — L'aspettativa per questa gior-

nata, come è naturale, è assai grande. Il yachting italiano ed il francese attendono ansiosi l'esito delle due prime prove. Da parte nostra, malgrado la disdetta del giorno prima, si nutre fiducia nel risultato, tanto più che il tempo leggero sembra favorirci. Ma viceversa la pioggia noiosa, ed al mattino abbondante, minaccia di far rimandare le gare. La Giuria, compreso S. A. R. il Duca degli Abruzzi, il marchese Ginori, il cav. Garibaldi Coltelletti, il marchese Giannino Raggi coi rappresentanti francesi, tiene consiglio sul molo nell'automobile del signor Chauchard e decide di dar corso alle gare.

Suzette esce sola dal porto ed attende l'ora della partenza bordeggiando colla soave brezza di levante davanti alle tribune. *Nada*, del comm. I. V. Florio, campione italiano, che ha per skipper il signor Cramer, non si vede; spara il primo colpo di cannone e *Nada* esce a rimorchio. Prima disdetta perchè questo costituisce una infrazione al regolamento. *Suzette* si tiene al vento e taglia la linea con 12" di precedenza; ma *Nada* quando mette in poppa sorpassa l'avversario guadagnando un minuto sulla boa di ponente. Nel serrare il vento però *Suzette* prende un'andatura migliore, e questo reca un po' di sorpresa data la leggera brezza e la maggior velatura di *Nada*, che doppia la boa di levante dopo 1' 41".

Ma quando viene a vento largo sulla boa di traguardo riesce a guadagnare 39" e appena dirige in poppa verso la boa di ponente sorpassa il campione francese. Questo alternarsi di precedenza si ripete nel lato di bolina, nel quale *Suzette* dimostra la prevalenza malgrado una buona bordata fatta da *Nada* più alla costa.

Quando i due *racers* dirigono al largo, sopraggiunge un piovasco che li nasconde agli occhi intenti degli spettatori. Si prevede un salto di vento che infatti gira a ponente crescendo di forza. Quando si vedono i due yachts, *Nada* ha calato la freccia, mentre *Suzette* mantiene intatta la sua velatura e, doppiata la boa di levante, si dirige a buon vento su quella di traguardo, mentre *Nada* mette l'uccellina, cercando di non essere distanziata. I due yachts hanno una velocità impressionante e l'arrivo dà i tempi seguenti impiegati a fare il percorso di 20 miglia:

Suzette	4° 26' 56'
Nada	4° 28' 45"

Il campione francese porta all'albero la bandiera di protesta.

Coppa d'Italia. — Anche la gara fra i due campioni della Coppa d'Italia ha subito le peripezie del tempo, ma con differenze assai più notevoli.

I due yachts partono alle 11,15, e cioè 15 minuti dopo i corridori della Coppa di Francia.

Melisenda sopravento parte contemporaneamente a *Titave*, ed in poppa prende subito un buon vantaggio, che gli dà sulla boa di ponente una precedenza di 3' 07". Ma nell'andatura di bolina la lotta si fa seria: *Melisenda* si tiene al vento, ma quando i campioni stretti vengono di bordo verso il porto, *Titave*, quantunque quasi coperto dalla velatura dell'avversario, esce di prua e distanzia il nostro campione. Sulla boa di levante il *challenger* francese ha quasi 10' di precedenza, dei quali perde circa 5 nell'andatura al lasco per doppiare la boa di traguardo, perdita che continua grado a grado, fino a che il nostro *defender* sulla boa di ponente, al modo con cui si è avvicinato al yacht avversario, fa rinascere la speranza nei nostri cuori. Ma nel bordeggio *Titave* aumenta la sua superiorità. Il piovasco, che sorprende i due yachts, fa togliere a *Titave* la freccia, imitato subito da *Melisenda*, il quale non è più così distanziato come al primo giro, ma ormai la speranza di una sua vittoria è perduta. I due campioni impiegano a fare i 20 miglia:

Titave	4° 31' 30"
Melisenda	4° 35' 58"

29 marzo. — Cielo coperto, mare calmo, vento assai debole da N. E. La tribuna pubblica, quella del Comitato, della Giuria, sono popolatissime; il molo e la scogliera sono gremiti di spettatori. Nelle tribune, oltre le signore già notate al primo giorno, vedo la marchesa Dal Pozzo, la signora Balduino-Marsaglia, la contessa Urani, la signora Waetjen. Fra i yachtsmen che popolano le tribune si sono aggiunti il marchese Paolo Pallavicino, il marchese Fazio Dal Pozzo, il signor Gerard, il comm. Alberto Persico, capitano di vascello nella R. N., il conte Filiberto Olgiati, sotto-prefetto di San Remo, il tenente di vascello Gino Ducci, il conte De Selly, vice-presidente dell' « U. Y. de Cannes », il signor Delli Paoli, ecc. Fra questa folla vedo il celebre Mars, che con infaticabile ed artistica prontezza fa deliziosi schizzi per il *London News* ed il *Daily Graphic*.

Una incresciosa incertezza mista ad impaziente aspettativa si legge sul volto degli spettatori. L'aria continua debolissima spirando a tratti.

Seconda prova della Coppa di Francia. — *Nada* e *Suzette* nella calma attendono la partenza che ha luogo alle 10,30.

Nada taglia il traguardo 35" prima e mette in poppa distanziando *Suzette*.

Il percorso per i due *racers* è stabilito in 20 miglia su un lato di 10 miglia da percorrersi cioè per una parte in poppa e per l'altra di bolina.

Il nostro campione sulla boa di ponente ha 3' 25" di precedenza, ma nel ritorno di bolina *Suzette* adagio adagio si avvicina, ed al giro della boa di traguardo la differenza, che lo separa dal nostro *defender*, è di solo 1' 13".

Nada doppia alle	14° 42' 12"
Suzette »	14° 43' 30"

La brezza è sempre debole, e *Nada*, malgrado la sua maggior velatura, nel lato in poppa non riprende il suo primitivo vantaggio, e reca sorpresa il vedere che *Suzette* in quest'andatura si tiene in guisa da inquietare il nostro campione. Infatti, sulla boa di ponente *Suzette* doppia appena dopo 12".

Ormai la speranza scompare dal volto dei yachtsmen italiani.

I due yachts vengono di bordo alla costa: *Suzette* si piazza al vento ed ambedue scompaiono dietro la punta di Ospedaletti. È un momento di ansia febbrile; tutti i binoccoli scrutano la costa che nasconde i corridori, e finalmente si odono esclamazioni generali: ecco spunta una freccia, chi è? chi è? È la freccia di *Suzette*. Ma *Nada* non si vede, e qualcuno si lusinga che possa essere più vicino alla costa, e cioè più al vento. Passa un minuto, due, tre, quattro, e *Nada* non compare; finalmente eccolo spuntare, si dirige anch'esso al largo, ma sottovento, e la distanza incomprensibile resta spiegata a corsa finita, quando si viene a sapere che il nostro campione, tentando la sorte, prolunga la bordata troppo alla costa, e rimane in calma per qualche tempo.

Suzette quando si dirige sulla boa di traguardo ha brillantemente assicurata la vittoria. Ecco i tempi impiegati:

Suzette	6° 24' 16"
Nada	6° 33' 11"

La vittoria di *Suzette* è salutata dagli hurrà! che fanno eco al saluto dato dal cav. Garibaldi Coltelletti. Specialmente i yachtsmen francesi sono entusiasti. S. A. R. il Duca degli Abruzzi che si trova, come i giorni precedenti, sulla torpediniera 104 S. per seguire e sorvegliare le fasi della corsa, e che si trova in compagnia del visconte De Courzay, all'arrivo del campione francese saluta anch'esso con l'hurrà! tradizionale.

Seconda prova della Coppa d'Italia. — Il percorso per questa seconda prova è stabilito sul triangolo grande di regata segnato per le imminenti regate internazionali, 21 miglia circa.

La partenza dei due yachts avviene anche questa volta contemporaneamente. *Melisenda*, sempre guidato dal signor Ettore Bocciardo, nel lato in poppa acquista un grande vantaggio e doppia la boa di ponente 10' 05" prima di *Titave*.

È una precedenza che fa sperar bene della corsa per il nostro campione, ma l'illusione alla prima bordata per guadagnare di bolina la boa di levante comincia a scemare. Si vede infatti *Titave*, che, con una marcia ammirabile serra il vento, avvicina il nostro *defender*, e prima di arrivare alla boa di levante prende la testa di corsa.

Quando *Titave* è vicino alla boa di traguardo e viene in poppa tenendo il vento, *Melisenda*, che era sottovento, con opportuna manovra passa di poppa all'avversario, lo maschera e riesce a tagliare la linea con 26" di vantaggio.

Questa manovra desta rumorosi e lusinghieri commenti negli spettatori, ed il nostro campione continua a guidare la corsa fino al doppiamento della boa di ponente.

Dopo le posizioni si invertono, e *Titave* con la sua superiorità nell'andatura di bolina mette nuovamente di poppa il nostro *defender*, e questa volta per non dar più luogo a varianti di precedenza.

L'arrivo al secondo giro segna per *Melisenda* un ritardo di 53" appena, ma anche per questa regata la speranza dei yachtsmen italiani svanisce. Infatti *Titave* anche sulla boa di ponente è in testa ed appena la doppia sul bordeggio distanzia grado grado *Melisenda*, fino ad avere sulla boa di levante un vantaggio di circa sei minuti.

Il nostro campione guadagna nell'ultimo lato del triangolo circa un minuto, ma *Titave* guadagna la seconda prova in modo assai brillante. Ecco i tempi impiegati a fare il percorso di 21 miglia:

Titave	6° 30' 05"
Melisenda	6° 35' 31"

La vittoria del *challenger* francese è salutata con hurrà! ed i rappresentanti del yachting francese sono raggianti di letizia e fanno dei complimenti a Guédon, il quale molto sereno bonariamente sorride.

La iattura che ha cominciato per noi con la perdita della Coppa di Nizza, che pur era stata guadagnata da *Azio V*, ci ha seguito anche in queste due gare ben più importanti di valore e di conseguenza sportiva.

L'yachting francese ci ha rapito i due preziosi trofei Coppa di Francia e Coppa d'Italia, ottenendo una duplice vittoria che l'onora sì, ma che per una parte crediamo dovuta ad una vera fatalità.

La prima impressione dopo la seconda e definitiva vittoria di *Suzette* fu nella gran parte dei yachtsmen italiani che la scelta del nostro campione fosse stata fatta con criteri troppo unilaterali.

Ed infatti, pensando che *Leda* di S. A. R. il Duca degli Abruzzi, e *Sally* del cav. Garibaldi Coltelletti si dondolavano nel riposo delle quete acque del porto, mentre il campione francese vinceva, quel campione che essi avevano replicatamente battuto nelle regate di Provenza, doveva sembrare naturale un sentimento di disapprovazione per la scelta fatta dalla Giurìa.

Ora i componenti della Giurìa possono essersi bensì preoccupati di certi doti di corsa da far prevalere nella scelta del campione, per esempio, della velocità spiccata con tempo leggero, e possono perciò non aver dato peso ad altri coefficienti marinareschi necessarî alla serietà di un campione; ma è certo che la loro scelta venne fatta col criterio di avere il yacht più prezioso alla nostra vittoria.

Del resto, dato il dovuto peso ai risultati delle susseguenti regate internazionali di San Remo, *Nada* tutte le volte che corse ha sempre battuto *Suzette*, e *Leda* e *Sally* a lor volta continuarono a batterla il primo in due corse ed il secondo in una.

La mia opinione è che la fatalità è stata contro di noi, e che i nostri 10 tonn. sono superiori a *Suzette*. Certo che in una

Yachts nel porto di San Remo (fot. E. Arbocò, Sturla).

gara a due le condizioni di corsa assumono un carattere speciale, e che la unità di condotta, la serietà di criterio, l'attenzione logicamente sportiva hanno un innegabile valore. Quello che dobbiamo ammettere a favore di *Suzette* si è che la sua superiorità nell'andatura di bolina è stata la dote che ha deciso della vittoria.

La perdita della Coppa d'Italia, per quanto sia amara per noi, in fondo in fondo non è stata che una conseguenza della nostra poca preparazione.

Questo dico senza menomare il valore del yacht del signor dall'Orso, costrutto dal cav. Costaguta. *Melisenda* ha fatto quello che ha potuto, si è difesa bene, meglio che il nostro *defender* della Coppa di Francia, ma le qualità di navigabilità e di velocità nel bordeggio del campione francese sono state troppo superiori per non riconoscere che *Titave* ha guadagnato onorevolmente ed in modo assai brillante il simbolo più alto del yachting italiano.

Sottilizzare oltre su queste due sconfitte mi pare superfluo. Bisogna guardare fidenti all'avvenire, tanto più che sappiamo di avere in casa forze di valore reale e capaci di procurarci una buona rivincita.

Non è inutile accennare che dalle patite sconfitte è da rilevarsi un ammaestramento che non deve andar perduto, e cioè

Partenza dei 10 tonn. il 4 aprile (fo . Arbocò, Sturla).

che le vittorie francesi furono il prodotto delle felici attitudini di *Suzette* e specialmente di *Titave* nell'andatura di bolina. Ora, quell'attitudine marinaresca nella costruzione del yacht da corsa ha una importanza molto seria, e certo richiede un maggior sforzo di intelligenza, che la ricerca di ottenere velocità forti nell'andatura al lasco ed in poppa.

La speculazione su queste due andature ha avuto da noi in parte una prevalenza, perchè esse rappresentano quasi sempre due lati del triangolo di corsa, ma i fatti son venuti a dimostrare che vigendo una stazza la quale permette alle sezioni più immerse una più adeguata velatura di quell'antica, lo scafo che alle linee veloci aggiunge le migliori qualità nel correre sul bordeggio ha le più evidenti probabilità di vittoria.

Un elogio dobbiamo fare agli equipaggi dei nostri *defenders*, perchè nelle manovre si mostrarono sempre più rapidi, più pronti degli equipaggi francesi, e l'elogio tocca in particolar modo l'equipaggio di *Melisenda*.

Ed ora all'opera. I yachtsmen francesi pare si facciano iniziatori di una seria preparazione per mantenere le Coppe conquistate, ed ammaestrati dall'esperienza si uniscono nell'intento di costrurre diversi campioni, sia per la serie dei 10 tonnellate che per quella dei 5, al fine di avere una maggior garanzia di difesa e per dare modo alla loro costruzione di esplicare tutte le sue migliori risorse.

Da noi si farà altrettanto? È sperabile.

Suzette. *Nada.*
Seconda prova della Coppa di Francia (fot. E. Arbocò, Sturla).

* * *

1° aprile. — *Regate internazionali.* — Un grande interesse è venuto a mancare a queste gare per l'assenza del 5 tonn. *Titave*, il vincitore della Coppa d'Italia. I suoi incontri ulteriori con *Melisenda*, che tutti speravano, avrebbero potuto dar luogo a studio proficuo.

Un'altra assenza deplorata è quella di *Lérina*, dal cui nuovo incontro con *Sander* si sarebbero potuto avere interessanti confronti di tempo di corsa.

Ma in complesso la riunione di San Remo ebbe un'importanza nautica che è una meritata rispondenza alla iniziativa assidua del « R. Y.-C. I. ».

Abbiamo avuto in corsa 22 yachts che dalla 7ª serie andavano alla 1ª; e fra le nazionalità estere rappresentate si trovavano l'Inghilterra, la Francia e la Germania. Citiamo *Na-*

Il yacht *Melisenda* del sig. M. Dall'Orso il 2 aprile a San Remo (fot. E. Arbocò, Sturla).

vahoe, yawl di 86 tonn. del signor G. W. Waetjen tedesco; 6ª serie: *Magdalen* 23 tonn. del cav. U. Ubaldo Tonietti, *Caprice* 21 tonn. del signor Emilio Anatra; 5ª serie: *Spring* 20 tonn. del signor Luigi Oneto; 4ª serie, 10 tonn.: *Leda* di S. A. R. il Duca degli Abruzzi, *Sally* del cav. Garibaldi Coltelletti, *Nada* del comm. I. V. Florio, *Suzette* del signor Douault (francese), *Cuckoo* 8 tonn. del signor. A. Paget (inglese); 3ª serie, 5 tonn.: *Melisenda* del sig. Mario dall'Orso, *Calypso III* del signor Hugo E. Wahl (tedesco), *Sfinge* del signor Emilio Anatra; 2ª serie, 2,50 tonn.: *Sander* del cav. A. Dario Centurini, *Dai-Dai II* del principe di Fondi, *Ninfea* dell'ing. A. Meloncini, *Kitine* del signor Zafiropulo (francese), *Riou* dei signori Cauchard e Gibert (francese); 1ª serie: *Azio V* del cavaliere A. Dario Centurini, *Dai-Dai III* del marchese Fazio Dal Pozzo, *Zazà* del sig. E. Ghigliotti, *Luisa* del sig. L. Bonfiglio (francese), *Montecarlo* della « Société des Régates de Monaco ». I lettori rileveranno come fra questi yachts si trovino dei valori riconosciuti e che il numero dei concorrenti della 6ª, 5ª

e 4ª serie è oltremodo lusinghiero per lo sviluppo del yachting nazionale.

Anche in queste gare noto che le qualità di bolina giovarono in massima parte alla vittoria. Nelle serie grandi, lasciando da parte la sensazione estetica che dava *Navahoe* con la sua velatura maestosa, *Magdalen* fece delle magnifiche corse; nella serie dei 10 tonn. è notevole il miglioramento di *Leda*, dovuto alla variazione subita ai punti di scotta; da rilevare il *rallentamento* di *Sally* causato dall'avere lo scafo poco ripulito e che *Nada* ha dimostrato di portare la sua tela abbastanza bene con tempo fresco.

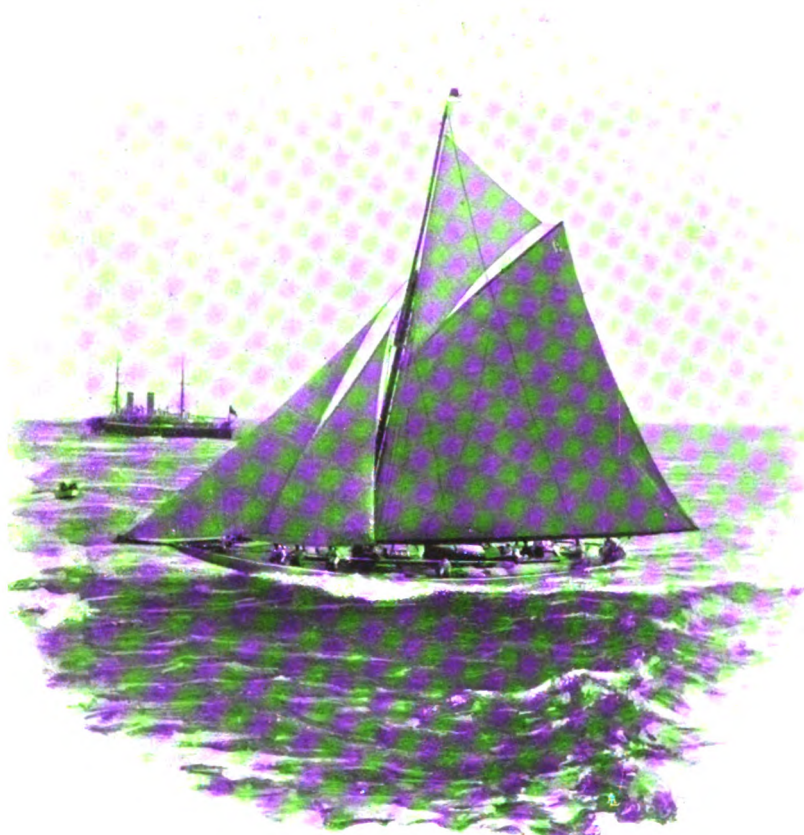
Nelle serie più piccole *Melisenda* 5 tonn., ad eccezione della giornata di corsa d'insieme colla serie immediatamente superiore, fece tutti primi arrivi; nella serie dei tonn. 2,50 *Sander*, che rappresentava un prodotto completamente nazionale, perchè aveva anche la velatura eseguita dal suo costruttore A. Bava, fece delle brillantissime corse anche in rapporto alla serie inferiore, prendendo tutti i primi premi; nella serie degli 1 tonn. *Azio V* senza l'investimento di boa avrebbe fatto anch'esso tutti i primi, e *Dai-Dai III* fece pure delle corse encomiabili.

Le regate furono quasi sempre favorite da una bella brezza e da un po' di mare vivo che aggiungeva interesse sportivo alle diverse andature dei concorrenti.

Ed ora passiamo ai risultati ufficiali.

La prima giornata si svolge con tempo sereno, brezza da ponente, che è assai debole alla partenza, ma che rinfresca durante le corse.

Le tribune sono popolatissime. Dirige le corse il marchese senatore Carlo Ginori, presidente del « R. Y.-C. I. » coadiuvato dal solerte segretario sig. Ettore Bocciardo. Fra le signore noto la marchesa Corinna Ginori, la marchesina Isabella Ginori, la marchesa Fazio Dal Pozzo, la signora Tonietti, la marchesa Merego, la signora Balduino-Marsaglia, la signorina Marsaglia, miss Osborne, la signorina De La Tuile.

Fra i yachtsmen noto: il marchese Francesco Spinola, il marchese Fazio Dal Pozzo, il marchese Giannino Raggi, il marchese Renzo Ginori, il comm. Persico, capitano di vascello nella R. N., il barone Gallotti, il conte Tallevicc, il duca Bevilacqua, il conte Olgiati sotto-prefetto di San Remo, ecc.

Il yacht *Magdalen* del cav. U. U. Tonietti il 5 aprile a San Remo (fot. E. Arbocò, Sturla).

Navahoe, sul quale imbarcano la proprietaria signora Waetjen e la signora Coltelletti Paggy, corre solo, ma per avere il premio aggiunto da S. A. R. il Duca degli Abruzzi, una coppa d'argento, deve impiegare a fare il percorso dei 3 giri del triangolo, 21 miglia circa, meno dei 3 yachts della 6ª e 5ª serie, e questa volta il grande *racer* riesce a corrispondere alla condizione. *Navahoe* impiega a fare il percorso 4° 22' 38''.

I tre campioni della 6ª e 5ª serie corrono insieme destando la più viva attenzione per il debutto di *Magdalen* sul quale imbarcano il proprietario cav. U. U. Tonietti ed il marchese Stefanino Cattaneo-Adorno. Su *Caprice* è gentleman il suo armatore sig. E. Anatra, su *Spring* è gentleman il sig. Rotondo.

Quest'ultimo parte in testa seguìto da *Caprice* e da *Magdalen*. Lotta fra questi due, ma *Magdalen* si piazza al primo giro buon secondo, mentre *Spring* sta in testa fino al termine.

Ecco i tempi impiegati:

	tempo vero	tempo comp.	
Spring	4° 25' 06"	4° 24' 14"	1° Premio
Magdalen	4° 28' 16"	4° 28' 16"	2° »
Caprice	4° 37' 45"	4° 37' 08"	3° »

La partenza dei 10 tonn. avviene in bellissimo gruppo, fra la più viva aspettativa, e *pour cause*, dei numerosi yachtsmen. S. A. R. il Duca degli Abruzzi guida il suo *Leda*, il cav. Garibaldi Coltelletti il suo *Sally*, il costruttore Gallinari *Nada*, *Suzette* ha a bordo il signor Douault.

Nada prende in breve la testa lasciando il secondo posto a *Suzette*. Gli altri vengono in quest'ordine: *Leda*, *Sally*, *Cuckoo*.

Quando arriva *Nada* scoppiano applausi, *Leda* e *Sally* giungono con una differenza di pochi secondi, ma *Leda* non taglia il traguardo. Ecco i tempi. Percorso 21 miglia circa.

Nada	4° 29' 38"	1° Premio
Suzette	4° 35' 04"	2° »
Sally	4° 54' 15"	3° »
Cuckoo	5° 04' 03"	

La serie dei 5 tonn. raggruppa due fin-keel, *Melisenda* e *Calypso III* ed una deriva *Sfinge* che, come i lettori sanno, venne passata dalla 2ª alla 3ª serie.

È interessante vedere il rapporto fra esso ed i suoi concorrenti, quantunque la diversità e la particolarità di tipo indicherebbe che gli scafi immersi non dovrebbero correre assieme a questi speciali prodotti. Dico questo di sfuggita, affermando, che promiscuità siffatte non possono generare nessuna logica marinara di confronto.

Del resto i risultati complessivi, date le condizioni veramente nautiche del campo di corsa, come si sono avute a San Remo, sono più eloquenti di ogni ragionamento.

Melisenda, guidato dal sig. Simone Fava, parte buon primo, seguìto da *Calypso III* e da *Sfinge* guidato dal signor Delli Paoli. Percorso due giri del triangolo, miglia 14.

Al primo giro l'ordine di corsa resta come alla partenza, ma al secondo *Sfinge* riesce abilmente a guadagnare il secondo posto.

Melisenda arriva con una spiccata precedenza.

Melisenda	3° 25' 01"	1° Premio
Sfinge	3° 31' 20"	2° »
Calypso III	3° 34' 26"	3° »

Bella partenza di *Dai-Dai II* guidato dal principe di Fondi nella 2ª serie tonn. 2,50: segue *Sander* guidato dal marchese Emilio Reggio, e *Kitine* del sig. Zafiropulo.

Sander corre con le vele vecchie; prende quasi subito la testa, stretto al principio da *Kitine* che appare più in *forma* dello scorso anno. *Dai-Dai II* resta al terzo posto, viene poi *Riou* guidato dal sig. Gibert, ed ultimo *Ninfea* dell'ing. Meloncini, una stranissima concezione che, come era prevedibile per chi ha qualche competenza di yachting, non può rispondere a nessuna esigenza di corsa. Basti il dire che *Ninfea* al primo giro era addietro di oltre 25' su *Sander*, che a sua volta era primo per pochi secondi su *Kitine*. La corsa continua in quest'ordine. Percorso tre giri del triangolo piccolo, 12 miglia circa.

Ecco i tempi impiegati:

Sander	3° 10' 39"	1° Premio
Kitine	3° 13' 14"	2° »
Dai-Dai II	3° 24' 15"	3° »

Riou e *Ninfea* dopo il primo giro abbandonano.

Abbiamo una nuova deriva costrutta dal Baglietto di Varazze per il signor E. Ghigliotti, nella serie degli 1 tonn., si chiama *Zazà*. Corrono *Azio V* guidato dal dott. Giulio Guaita, *Dai-Dai III* guidato dal dott. Brambilla, *Luisa* del signor L. Bonfiglio e *Montecarlo*.

La lotta si restringe al principio ad *Azio V* e *Dai-Dai III*, ma *Azio V* prende la testa di corsa ed arriva buon primo. Peccato che al secondo giro investa la boa di traguardo per cui vien messo fuori corsa. Ecco i tempi impiegati a fare il percorso di 12 miglia:

Azio V	3° 19' 21"	
Dai-Dai III	3° 24' 08"	1° Premio
Zazà	3° 25' 08"	2° »

Luisa e *Montecarlo* abbandonano.

2 aprile. — Cielo fosco minacciante pioggia, il mare mosso annunzia la bella brezza da levante che vien poi a dare una magnifica animazione alle gare. La giornata ha quest'oggi un particolare interesse per le due gare di insieme fra la 4ª e 3ª serie, e la 2ª e la 1ª.

Popolato il palco della Giurìa e la tribuna pubblica. Dirige le corse sempre il marchese senatore Carlo Ginori.

Nelle serie 5ª e 6ª riunite *Magdalen* fa una magnifica corsa. Interessante il primo lato del percorso nel quale *Caprice* prende la testa e *Spring* il terzo posto. Ma *Magdalen* doppia la boa di ponente prima e con una splendida tenuta distanzia progressivamente gli avversari a seconda del rinfrescar del vento. Ecco i tempi impiegati, percorso 21 miglia:

	tempo vero	tempo comp.	
Magdalen	3° 31' 33"	3° 31' 33"	1° Premio
Caprice	3° 39' 41"	3° 39' 04"	2° »
Spring	3° 43' 27"	3° 41' 31"	3° »

Magdalen guadagna la Coppa del Ministero della marina.

Serie 3ª e 4ª riunite. — I 10 tonn. hanno per skippers i rispettivi proprietari, nei 5 tonn. il gentleman varia solo per *Melisenda*, che è guidata dal sig. Ettore Bocciardo.

La partenza avviene in gruppo bellissimo che produce una vera emozione estetica. Ma qualcuno non ha tagliato bene il traguardo e vien richiamato. *Nada* è partito bene e *Leda* invece è rimasto danneggiato. Il primo lato di bordeggio produce diversità di rotta; chi vira al largo e chi fa la bordata più alla costa del Capo Verde, dove il vento di levante è sempre più vivo. Sulla boa di levante *Nada* è primo, e *Suzette* secondo. Vengono poi *Leda*, *Sally*, *Cuckoo*, *Melisenda*, *Calypso III*, *Sfinge*.

Il lato in poppa è il più lungo e provoca dei cambiamenti: *Leda* con splendida tenuta riesce a prendere il 2° posto, inquietando *Nada*, il quale rinfrescando il vento tiene bene la sua tela, ma si vede che le condizioni di corsa vengono più favorevoli al suo avversario. La lotta fra i due *racers* è impressionante. *Nada* al 2° giro della boa di ponente è ancora primo, ma l'ultimo lato è anch'esso di bolina, e *Leda* che si tiene al vento riesce a prendere il primo posto. L'arrivo dei due yachts è salutato da applausi. *Suzette* è riuscito a mantenere il 3° posto per meno di un minuto su *Sally*, il quale, se il percorso fosse stato di tre giri, avrebbe continuato nella progressione di velocità piazzandosi assai meglio.

Ecco i tempi impiegati:

	tempo vero	tempo comp.	
Leda	2° 35' 09"	2° 35' 09"	1° Premio
Nada	2° 35' 42"	2° 35' 42"	2° »

	tempo vero	tempo comp.	
Suzette	2° 36' 39"	2° 36' 39"	3 Premio
Sally	2° 37' 06"	2° 37' 09"	4° »
Melisenda	2° 54' 16"	2° 46' 21"	
Cuckoo	2° 49' 48"	2° 47' 23"	

Sfinge abbandona e *Calypso III* che era 7° arriva distanziato.

1ª e 2ª serie. — Non si presentano *Riou*, *Ninfea*, *Azio V*, *Zazà*. Gli altri sono guidati dagli skippers del 1° giorno.

Interessa molto questa corsa, perchè la proporzione del compenso da rendere dalla 2ª alla 1ª serie è assai maggiore che in quella delle altre superiori, tanto più se si tien conto che si trovano 2 fin-keel contro 4 derive, a tre delle quali essi devono rendere 12' 04" di compenso. Molti prevedono naturalmente la vittoria di *Dai-Dai III*. *Sander*, che ha la sua vela nazionale, parte in testa seguito da *Dai-Dai II*.

L'attenzione degli spettatori è vivissima. *Sander* guida la corsa brillantemente, ma addietro ha l'insidia di *Dai-Dai III*, che al 2° giro non ha perduto che 6 minuti del compenso. Il vento rinfresca un pochino, e *Sander* con una tenuta superba guadagna 12 minuti in un giro solo sul suo temibile e piccolo concorrente.

Percorso 12 miglia.

	tempo vero	tempo comp.	
Sander	2° 38' 46"	2° 38' 46"	1° Premio
Dai-Dai III	2° 56' 14"	2° 44' 10"	2° »
Kitine	2° 46' 44"	2° 46' 44"	3° »
Dai-Dai II	2° 49' 46"	2° 49' 46"	4° »

Luisa e *Montecarlo* abbandonano.

4 aprile. — Tempo magnifico, mare increspato di buon mattino da una bella brezza di ponente che va rinfrescandosi durante le corse. Nella tribuna della Giurìa si aggiunse ai yachtsmen degli altri giorni il marchese Da Passano. *Navahoe* fa quest'oggi la 2ª prova nelle uguali condizioni della 1ª, per aver diritto al premio stabilito. Su esso imbarca S. A. R. il Duca degli Abruzzi. Questa volta però il maestoso yacht non riesce che a impiegar meno di *Caprice* e di *Spring*, mentre *Magdalen* compiè lo stesso percorso con quasi un minuto di precedenza. Il premio viene ugualmente assegnato a *Navahoe* che impiega a fare il percorso 4° 16' 05".

5ª e 6ª serie riunite. — *Magdalen* corre con una freccia più grande ed ha una marcia bellissima, con la quale riesce a battere con notevole differenza i suoi concorrenti.

	tempo vero	tempo comp.	
Magdalen	4° 15' 19"	4° 15' 19"	1° Premio
Spring	4° 25' 55"	4° 24' 03"	2° »
Caprice	4° 30' 27"	4° 29' 50"	3° »

4ª serie. — Poco prima della partenza dei 10 tonn. *Suzette* strappa la drizza della gola del picco, e non riesce a riparare l'avarìa. La corsa viene così a mancare di molto interesse, causa l'assenza del Campione francese. Guida *Leda* il tenente di vascello Dino Ducci, gli altri 10 tonn. hanno per skippers i gentlemen dei giorni precedenti.

Subito dopo la partenza, avviene un *luffing match* fra i primi due, mentre *Sally* può acquistare un certo vantaggio. *Leda*, riuscito a tenersi al vento, doppia primo la boa di levante e viene subito di bordo a terra, cambiando totalmente navigazione, mentre *Nada* che cerca stringere *Sally* si tiene al largo.

Leda trae un forte vantaggio dalla sua bordata alla costa, e quando vira al largo passa di prua a *Sally* con un buon vantaggio. Al secondo giro *Nada* investe *Sally* sulla boa di levante, e dopo riesce a prendere il secondo posto. *Leda* fa una corsa brillantissima, specialmente in rapporto alle serie superiori. Ecco i tempi impiegati:

Leda	4° 20' 44"	1° Premio
Nada	4° 27' 12"	2° »
Sally	4° 30' 45"	3° »

Sally e *Nada* arrivano con bandiera di protesta e la giurìa dà ragione al primo.

Nella serie dei 5 tonn. *Melisenda* fa una magnifica corsa, e se si tien conto dei due giri soltanto, verrebbe a battere in tempo compensato *Leda*. Ma sono raffronti che possono nel caso attuale avere un valore assai relativo.

Melisenda fa una partenza cronometrica e distanzia nella corsa i suoi avversari raggiungendo una notevole precedenza. *Sfinge* a sua volta distanzia *Calypso III* di quasi 9 minuti. Ecco i tempi impiegati a fare 14 miglia:

Melisenda	3° 04' 24"	1° Premio
Sfinge	3° 15' 18"	2° »
Calypso III	3° 24' 15"	3° »

Nella gara *corinthian* per la 2ª serie si presentano solo 3 yachts; e cioè *Sander* equipaggiato dai signori marchesi: Emilio Reggio, Edoardo Pasteur e Romolo Gabrielli; *Dai-Dai II* equipaggiato dal Principe di Fondi e fratelli, equipaggio solito di questo yacht e che è un bell'esempio di passione marinara, e *Ninfea*.

L'attenzione è vivissima. *Dai-Dai II* parte brillantemente 1°, e lotta con tutta la consumata perizia del suo equipaggio contro il formidabile avversario. Ma *Sander* è guidato anche esso con encomiabile valentia, e la corsa continua fra un succedersi di manovre inappuntabili per parte dei due yachts. *Sander* che ha subito preso la testa arriva eccellente 1° guadagnando la Coppa del Presidente del « R. Y.-C. I. ».

Ecco i tempi impiegati:

Sander	3° 07' 14"	1° Premio
Dai Dai II	3° 13' 09"	2° »

Ninfea abbandona compiuto il 1° giro.

La gara fra gli una tonn. è stata impressionante. Al 1° giro *Zazà* arriva 1° per secondi, seguito da *Dai-Dai III*, *Azio V*, *Luisa*, e distanziato *Montecarlo*. Al 2° giro *Dai-Dai III* è primo, *Azio V* secondo, ma in breve passa in testa, mentre *Luisa* col rinfrescarsi del vento prende il 2° posto.

Azio V, guidato dal signor Carletto Bevilacqua, guadagna la Coppa di S. A. R. il Duca degli Abruzzi. L'arrivo, data la poca distanza dei concorrenti, è interessantissimo.

Azio V	3° 23' 29"	1° premio
Luisa	3° 24' 55"	2° »
Dai-Dai III	3° 25' 24"	3° »
Zazà	3° 28' 03"	

Montecarlo abbandona al 2° giro.

5 aprile. — Vento fresco da levante che fa ghindare la freccia triangolare ai 20 e 10 tonn. eccetto *Suzette*, e diminuire la tela a *Melisenda*, *Sfinge*, *Calypso*, *Kitine*, *Dai-Dai II*, *Dai-Dai III*, *Montecarlo* e *Zazà*.

Nella 5ª e 6ª serie *Magdalen* fa una corsa impressionante, e batte *Caprice* di circa 6 minuti, guadagnando la Coppa di San Remo. *Spring* abbandona.

	tempo vero	tempo comp.	
Magdalen	3° 07' 17"	3° 07' 17"	1° Premio
Caprice	3° 13' 32"	3° 12' 55"	2° »

Nei 10 tonn. non si presenta *Nada*.

S. A. R. il Principe Luigi Amedeo di Savoia guida quest'oggi nuovamente il suo yacht *Leda*. Notato che *Sally* corre con la freccia triangolare mentre potrebbe portare benissimo la freccia grande. *Leda* prende subito la testa seguito da *Sally* e da *Suzette*. La corsa del yacht del Duca degli Abruzzi è magnifica, mentre *Sally* a sua volta batte egregiamente *Suzette*. *Leda* guadagna la coppa di S. M. il Re, e quando arriva è calorosamente applaudito unitamente a *Sally*. Ecco i tempi:

Leda	3° 20' 09"	1° Premio
Sally	3° 22' 58"	2° »
Suzette	3° 25' 45"	3° »

Melisenda nei 5 tonn. fa una corsa superba di fronte ai suoi concorrenti che rimangono fortemente distanziati. Percorso 14 miglia.

Melisenda	2° 34' 11"	1° Premio
Calypso III	2° 58' 59"	2° »
Sfinge	2° 59' 39"	3° »

Nella 2ª serie, *Sander* guidato dal signor Carlo Dufour, vice presidente del « Club della Vela », fa anch'esso una splendida corsa, nella quale all'ultimo giro assume una velocità impressionante e guadagna la Coppa di S. A. R. il Duca di Genova.

Sander	2° 27' 50"	1° Premio
Kitine	2° 32' 40"	2° »
Dai-Dai II	2° 42' 32"	3° »

Un'altra corsa magnifica fa *Azio V* nella gara *corinthian* per la 1ª serie. Esso è guidato dal signor Romolo Gabrielli skipper, marchese Emilio Reggio e signor Carletto Bevilacqua. Su *Dai-Dai III* imbarca il dott. Giulio Guaita, dott. Giuseppe Brambilla e signor Simone Fava. Su *Montecarlo* imbarcano i signori Jean Barral, Julien Xhrouet, Em. Coca, tutti della « Société des Régates de Monaco ». Su *Zazà* è l'ing. Zunino, il signor Baglietto figlio. Ma questo yacht abbandona dopo il primo giro distanziato. *Azio V* riesce a battere *Dai-Dai III* di oltre 16 minuti.

Azio V	2° 42' 51"	1° Premio
Dai-Dai III	2° 59' 14"	2° »
Montecarlo	3° 13' 19"	3° »

6 aprile. — Per desiderio di S. A. R. il Duca degli Abruzzi questa giornata venne aggiunta al programma per fare una corsa d'insieme fra la 4ª, 5ª e 6ª serie, affine di vedere i rapporti di velocità fra i 10 tonn. ed i 20, ecc., ma specialmente in confronto di *Magdalen*

Il percorso è uguale a quello dei giorni precedenti. I premi consistono in due Coppe, una donata dalla « Società Marittima sanremese », e l'altra dal comm. Alberto Persico, capitano di vascello nella R. N. Su ogni yacht doveva imbarcare una signora, ma poi non si tenne calcolo di questa condizione.

Giornata di vento soave da levante, che durante le corse gira a mezzogiorno.

Leda parte in testa ma rimane sotto le vele degli altri; *Spring* taglia secondo, poi *Sally* e *Magdalen*.

Il yacht del cav. Tonietti, che è veramente una superba costruzione ed ha un'armonia di linee splendida, in breve prende la testa di corsa seguito da *Sally*, il quale quest'oggi si conduce assai bene. *Spring* nel lato in poppa riesce a raggiungere *Sally* presso la boa di ponente, ma i più credono che questo debba salvare il compenso. *Leda* è ultimo e lo rimane per tutta la corsa.

Magdalen fa una delle sue solite corse brillanti, salvando il compenso che deve rendere in modo notevole.

Anche *Spring* riesce a salvare il compenso da *Sally* per meno di un minuto.

	tempo vero	tempo comp.	
Magdalen	4° 45' 11"	4° 45' 11"	1° Premio
Spring	4° 55' 43"	4° 53' 51"	2° »
Sally	5° 07' 06"	4° 54' 54"	
Leda	5° 09' 33"	4° 57' 21"	

SKIPPER.

Le nostre Incisioni

Tra le sette torpediniere uccello, alcune delle quali ormai domandano un onorato riposo o quanto meno una diminuzione di lavoro, la più giovane d'anni è la *Pellicano*, uscita dal Cantiere Odero di Sestri Ponente, gemella alla *Condore*, costruita anch'essa su quel lembo storico della paradisiaca riviera ligure di ponente.

La *Pellicano*, varata nel 1898, entrò a prestar servizio effettivo nella flotta italiana nel 1900. È tutta d'acciaio, e lo scafo misura

in lunghezza fra le perpendicolari . . . m. 47,65
in larghezza massima . . . . » 5,74

Con uno spostamento in pieno carico di 150 tonnellate, ha una immersione, a poppa di m. 1,53/2,39 e a prora di m. 1,14.

L'apparato motore consta di due macchine della forza complessiva di 2700 cavalli, sufficienti ad imprimere alla minuscola nave una velocità oraria di poco più di 26 nodi.

Nelle carboniere si possono stivare 24 tonn. di combustibile.

L'armano due cannoni Hotchkiss da 37 mm. e due tubi lanciasiluri; l'equipaggiano tre ufficiali e 25 uomini di bassa forza.

La *Pellicano* e la *Condore* presto rimarranno le uniche della specie delle torpediniere uccello, poichè le altre, che entrarono tutte nel quadro del naviglio nel 1888, dovranno limitarsi a un servizio di vigilanza nei vari settori di difesa costiera; e anche il nome di torpediniera-uccello avrà fatto il suo tempo non corrispondendo più alla realtà dei fatti.

Il *Dardo* uccise l'*Aquila*, il *Turbine* travolse il *Falco*, il *Nibbio*, lo *Sparviero*, l'*Avvoltoio*..... alle torpediniere-uccello ormai di lento volo si sostituirono le torpediniere-burrasca.

*
* *

Crediamo far cosa doverosa e grata in pari tempo ai nostri lettori pubblicando in questa puntata la fotografia del celebre equipaggio *Red-Withe* del « Club Nautique » di Gand, montato dai signori Marcel Van Crombrugge ed Oscar De Somville, vincitori, negli ultimi Campionati d'Europa corsi a Strasburgo, della Coppa dell'Adriatico, destinata al Campionato a due di punta, e capi di bordata dell'equipaggio a 8, che nello stesso giorno vinse la Coppa d'Italia.

Nei circoli del rowing questi vogatori di scelta da lungo tempo godevano già di una gran fama, consacrata definitivamente dal loro nuovo titolo di Campione d'Europa a due di

punta, che li classificava ufficialmente come i più forti vogatori di punta del continente pel 1902.

Nessuno più di *Red-Withe* meritò la qualifica di *grande équipe*, perchè da tre anni, dacchè sta sulla breccia, le sue vittorie non si contano più, per cui essa fu la base di tutte le combinazioni a 4 ed a 8 che fecero la gloria del « Club Nautique » di Gand in questo periodo di tempo.

Nel 1900, e mentre erano ancora *juniores*, Van Crombrugge e De Somville prendevano parte alla gara pel Grand Challenge a 8 di Henley, e rappresentavano il Belgio a 2, 4 ed 8 nei Campionati d'Europa corsi a Parigi, classificandosi primi a 4 ed 8 e secondi in 2.

Nello stesso anno Van Crombrugge si era già messo in luce alle regate di Bruxelles con un'azione che fece epoca. Improvvisato capo-voga del 4 *seniores* del suo Club, in sostituzione quella stessa stagione, li indicavano anticipatamente come i più temibili concorrenti al supremo trofeo al quale aspiri ogni vero rowingman.

Marcel Van Crombrugge, capo-voga dell'equipaggio, è un bel tipo d'atleta, ha 22 anni, è alto m. 1,83, pesa allenato kg. 87. Debuttò nel 1899 in un equipaggio a 8 *juniores: Les Fraises*, classificandosi secondo ad un metro nel Campionato belga *juniores*.

Nel 1900, dopo una severa preparazione, nella quale acquistò tutte le qualità di stile che lo fecero un brillante vogatore, formò con Oscar De Somville il formidabile *Red-White* ed entrò successivamente a formare i 4 *juniores* e *seniores: Fin de Siècle, Vieux Marcheur, Sans Nom*, e gli 8 *Berline I, Berline II, Anonyme* e *La Guigne*, nei quali le preziose sue qualità lo indicarono quasi sempre pel posto d'onore di capo-voga.

I Campioni d'Europa 1902 — *Red-White* del « Club Nautique » di Gand (fot. A. De Vos, Gand).

del signor Bruggeman impedito all'ultimo momento, si mise arditamente in linea senza preparazione contro « La Marne » di Parigi. A 150 metri dall'arrivo aveva ancora più di una lunghezza di ritardo e sembrava che la corsa fosse irrimediabilmente persa, quando con uno *spurt* magistrale riuscì nondimeno ad assicurarsi la vittoria per un metro sul traguardo. Questa prova di vigore e di *endurance* sollevò la generale ammirazione, e la sua reputazione di vogatore di classe fu allora definitivamente consacrata dalle acclamazioni interminabili degli intelligenti entusiasmati.

Animati da idee veramente sportive M. Van Crombrugge ed O. De Somville, e non curanti de' facili successi, si misurarono anche cogli Inglesi in *pair-oar*, ma per incidenti di corsa non furono in grado di dare la misura della loro forza.

La facile vittoria che nello scorso anno riportarono a Liegi contro *Phriné* del « Club Nautiqne Dieppois » di Dieppe, campione d'Europa pel 1901, ed i numerosi avversari che lasciarono per strada in tutte le regate nelle quali presero parte in

Troppo lungo sarebbe l'enumerare le numerose vittorie da lui conquistate in tutti questi equipaggi. Fu una lunga marcia trionfale attraverso l'Europa che si riassume in 38 premi internazionali ed in 5 Campionati d'Europa in 3 anni.

Oscar De Somville, suo compagno, di 26 anni, alto m. 1,75, e di 80 kg. di peso in allenamento, quantunque di statura piuttosto media, è anche lui un vogatore di primissimo ordine. Si distingue per una potenza ed un'energia non comuni. Secondò brillantemente Van Crombrugge in *Red-White*, e fece negli altri equipaggi un ammirabile capo della bordata di sinistra.

I suoi debutti del 1898 sotto il guidone dello « Sport Nautique » di Gand non furono guari fortunati e solo un profeta avrebbe potuto predirgli allora un risultato così brillante. Ciononostante perseverò ugualmente ed il successo venne a ricompensare la sua tenacia.

Nel 1899, come socio del « Club Nautique », incominciò a distinguersi in parecchi equipaggi specialmente a Liegi, dove

vinse un 1° premio in 4 *juniores*, acquistando nel 1900 la piena possessione de' suoi mezzi e la profonda conoscenza dell'arte del remo. Da questo istante non v'è glorioso trofeo al quale non possa pretendere. Divise infatti e negli identici equipaggi tutti quelli che toccarono a Van Crombrugge per prendere posto con lui in testa al rowing continentale collo stesso numero esatto di premi e di campionati.

Speriamo che questi valenti vogatori non abbiano ancora detto l'ultima parola e che potremo ancora applaudire ai loro successi nelle grandi prove.

ROWING

NOTIZIARIO

ITALIA. — Scrivemmo nel numero scorso che i canottieri torinesi avevano ripreso con insolita attività il lavoro e si preparavano con regolari sortite alle prossime regate di maggio. Disgraziatamente sopraggiunsero le vacanze pasquali ad interrompere il lavoro di molti, sicchè ora conviene ripigliare da capo con maggior lena e serietà. Coloro che più sofferero dell'interruzione furono, ed è naturale, gli studenti, tanto che alcuni (quelli di legge) pare abbiano addirittura smesso l'allenamento. Nelle migliori condizioni presentemente si trova l'equipaggio di medicina pel maggior lavoro fatto, che ha permesso loro di acquistare un discreto assieme: vengono poi quello di matematica, molto deficiente ancora per le assenze pasquali, e quello di veterinaria formatosi alla « Caprera » di questi giorni e composto, a quanto dicesi, di buoni elementi.

All'« Armida » continua sempre attivo il lavoro degli equipaggi. Il sig. Marchisio, dopo aver per vari giorni provati i vogatori in yole cambiandoli continuamente di posto, ha ora, a quanto pare, costituito un quattro *junior* ed una yole, e sta preparandoli per le prossime regate nelle quali saranno certamente temibili concorrenti. L'idea dell'8, a quel che sembra, è abbandonata, vista la difficoltà di procurarsi l'imbarcazione.

Alla « Cerea » ahimè quale cambiamento! Tra assenti, ammalati e ritiratisi, la metà circa dei vogatori è scomparsa! Di tanti equipaggi e di tante speranze è molto se rimane in piedi un quattro, formatosi col provvidenziale intervento di Capsoni che con Bonelli, Cagnassi e Marchetti rappresenterà i *juniores* della « Cerea » alle regate. Per quanto questa sia un'*équipe* più che discreta, è troppo poco per una società che possiede tanti vogatori!

Diciamo *possiede*, ma diremmo meglio *possedeva*, poichè l'uno, dopo qualche giorno di lavoro, ha abbandonato il remo per ridarsi..... agli studi (!!!), l'altro fu colpito da un'indisposizione (da cui auguriamo che prontamente si ristabilisca), un terzo è addirittura scomparso; ultimo infine un appassionato skiffista è costretto dagli affari ad andar ramingo pei paesi del nord! Il direttore di canottaggio si trova perciò in seri guai, nè sa che pesci pigliare; spera tuttavia di poter col 4 *junior* e con qualche altro elemento, preso forse fra gli studenti, costituire ancora l'otto *junior* per le regate di maggio, che si annunciano importanti assai per numero e bontà di concorrenti. Non ci resta che fare i nostri auguri!

Nei fratelli Lange non abbiamo constatato un notevole miglioramento. Se è migliore l'assieme dei movimenti, è pur sempre deficiente la marcia dell'imbarcazione, nè sulle cause di ciò abbiamo alcunchè da aggiungere a quanto dicemmo per l'addietro. Questo pel *double-scull*, poichè quanto al due di punta le cose vanno ancor peggio, e se non ci fosse di affidamento l'indomabile tenacia dei due vogatori, temeremmo che sia troppo breve la distanza dal giorno delle regate per poter raggiungere una forma migliore.

All'« Esperia » fa qualche rara uscita un *otto*, ma non sappiamo con quali intenzioni. Altrettanto dicasi della « Caprera ».

In complesso, fra tutte le società torinesi presentasi meglio agguerrita per ora l'« Armida ». Auguriamoci che le altre società compensino il minor lavoro fatto con una più saggia e più seria preparazione per l'avvenire.

— (Lecco). — Due yole stanno allenandosi presso quella società per poterne trarre un equipaggio da far concorrere a Torino. Si è ritirato definitivamente dall'allenamento il Tagliaferri ex-campione *junior* in skiff.

— (Lodi). — Alla Canottieri « Adda » si lavora attivamente. Una yole di mare fa le sue uscite regolari, ed ha già raggiunto una forma discreta. Lavorano pure una *veneta* di novizi ed un'altra di veterani composte di buoni elementi. S'allena pure un vogatore in skiff, e contano di presentarsi anche un due di punta ed un périssoire. Come si vede le buone intenzioni non mancano. Auguri di felice riuscita.

— (Milano). — Anche qui, dopo un gran fare e disfare, è scomparso l'otto e sono rimasti un quattro *junior*, un *double-scull* (Leva-Sacchini), oltre al Gerli ed altri in skiff. Questo pella « Milano ».

All'« Olona » si lavora pure attivamente, tanto che alcuni vogatori, per non interrompere l'allenamento durante l'asciutta del canale, si portarono a Lodi ad allenarsi presso quella società « Adda », la quale mise gentilmente a loro disposizione le proprie imbarcazioni. I nostri sinceri complimenti agli entusiasti canottieri milanesi.

Si parla di costituire un'equipaggio di studenti del Politecnico di Milano per concorrere alla Gara Interuniversitaria. Il capo voga sarebbe un ex-canottiere svizzero. Se saran rose fioriranno. Ad ogni modo i nostri auguri.

— (Napoli). — Il giorno 4 dello scorso mese di aprile ebbe luogo il match fra la R. S. C. « Italia » ed il R. « Club Nautico Palermo » su di un percorso di 2000 metri lungo la riviera Caracciolo dal Castello dell'Ovo a Mergellina.

L'equipaggio dell' « Italia » montava la yole di mare ad otto *Bice* mentre l'armo del R. « Club Nautico Palermo » *Per cominciare*, composto dai signori Lojacono, Damiani, Oro, Perricone, Ferrero, Follina, Feccarotta, La Torre, *tim.* G. Vannucci, montava la yole *Stella Polare*.

La gara, resa ancora più emozionante dal forte vento e dal mare agitato, si svolse animata e contrastata per il pari valore di entrambi gli equipaggi. Al segnale dello *starter Bice* parte in testa e per circa 200 metri si mantiene avanti, ma con rapido attacco di volata *Per cominciare* guadagna la distanza e sino ai 1200 metri i due equipaggi si mantengono bordo a bordo. Ai 1500 metri quest'ultimo prende un leggiero vantaggio a *Bice*, che attacca però subito una rapida volata, alla quale risponde con pari ardore *Per cominciare*, che acquista terreno a

poco a poco e con un vigoroso *finish* arriva primo al traguardo per circa una lunghezza e mezzo fra gli applausi e gli evviva degli astanti.

La Giurìa, composta dal Consiglio della Sezione Partenopea oltre ai Presidenti della R. S. C. « Italia » e del R. « Club Nautico Palermo », cav. Giovanni Laganà e barone Michele Vannucci, era lungo il percorso ed un vaporino, su cui aveva preso posto il giudice-arbitro signor Carlo Enrietti, seguiva i concorrenti.

La passeggiata di via Caracciolo era gremita di spettatori, che entusiasticamente acclamarono i vincitori, e numerose imbarcazioni delle varie società facevano ala ai regatanti.

Dopo la gara il signor Enrietti, vice presidente della Sezione partenopea del R. R.-C. I., alla presenza di numerosissimi cannottieri riuniti nelle sale della canottieri « Italia », consegnò al barone Vannucci la Coppa, dicendosi ben lieto di poterla offrire all'equipaggio *Per cominciare*, che cominciando bene battezzava i colori del R. « Club Nautico Palermo ».

Il barone Vannucci, ringraziando, ebbe parole di grande elogio per l'equipaggio *Bice* e pel suo capo-voga Ceriana che palmo a palmo contrastò la vittoria.

Le medaglie furono poi distribuite ai vogatori ed al timoniere.

Alla sera un banchetto di 75 coperti, nel quale regnò vivo il buonumore, riuniva vincitori e vinti, e numerosi brindisi furono scambiati coll'augurio di arrivederci all'anno venturo.

— (Pavia). — La Sezione Ticinese del Rowing, avendo ottenuto il concorso di lire 1000 dal Municipio di Pavia, ha indetto le regate pel 7 di giugno. Il programma stabilito comprende le seguenti corse: yole *seniores*, yole interuniversitaria, veneziana universitaria, due *juniores*, périssoire *senior*, veneziana *seniores* con premio speciale al primo equipaggio *junior* arrivato, quattro *seniores*.

Non si può negare che il programma sia attraente. Senonchè le condizioni poste in esso programma ci paiono alquanto fuor di luogo. Su un percorso di 1800 m. sono stabiliti due giri di boa.

Per noi, che fummo sempre contrari a questi ultimi (specie quando non sono assolutamente imposti dalle specialissime condizioni del campo di regata), come quelli che alterano troppo facilmente e troppo ingiustamente il risultato delle corse, tale disposizione appare veramente inopportuna. E tanto più ci conforta nel nostro convincimento il fatto, che il corso del Ticino a Pavia, mentre offre un magnifico campo di regata in linea retta (qualora sia opportunamente determinato) per un numero anche grande di concorrenti, presenta invece, per chi poco lo conosca, molti inconvenienti nei giri di boa, stante la diversa intensità della corrente nei vari punti del percorso. Evidentemente tutto ciò fu stabilito allo scopo di offrire al pubblico uno *spettacolo*, a scapito dell'intrinseco valore delle corse; criterio questo quant'altri mai falso nell'indire una riunione di regate. E che tale non sia soltanto il nostro parere lo prova il fatto che anche i canottieri pavesi non la pensano altrimenti, e sono giunti al punto di meditare un'astensione generale.

FRANCIA. — A Parigi molti giovani vogatori si sono dati al lavoro sotto la guida di vecchi *équipiers*. La stagione essendo inoltrata e le regate già bandite in molti luoghi, vari equipaggi specialmente di *juniores* si sono formati e stanno allenandosi seriamente. La « Marne » ed il « Rowing-Club » si preparano attivamente pella corsa ad otto *juniores* e presentano, a quel che sembra, ottimi e ben preparati elementi. Alla « Basse Seine » il vecchio trainer Lein sta allenando i vogatori, e nelle altre società nuovi e vecchi equipaggi si preparano per le imminenti riunioni.

— Lo « Sport Nautique » di Valenciennes ha organizzato pel 7 giugno le sue solite regate annuali; nè il fatto ci parrebbe degno di nota se non fosse di una disposizione speciale stabilita dal comitato delle regate, che è la seguente: I premi consisteranno, oltre alle solite medaglie, in un medaglione scolpito dei vincitori. Ci pare che l'innovazione sia lodevole sotto molti punti di vista, ed anche senza entrare nelle ottimistiche considerazioni dell'*Aviron* (vedi n. 25, pag. 288) che d'altra parte poco o punto ci riguardano, ci permettiamo di invitare i nostri organizzatori di regate ad esaminare seriamente la questione, ed a vedere se non si possa adottare tale sistema anche da noi.

— (Nizza). — *Regate internazionali.* — Splendida fu la riunione del 13 aprile per concorso di equipaggi e pella valentia dei vogatori. Anche questa volta i canottieri italiani si fecero onore riportando due primi premi e tre secondi.

Ammirevole fra tutti l'equipaggio dell'« Aniene » di Roma, che vinse in bello stile e senza difficoltà i canottieri francesi, seguiti dappresso dal « Remo » di Livorno. Ecco il risultato delle corse, svoltesi in mare agitato.

I. Quattro *juniores*, metri 2200 in linea retta: 1° *Roma* della R. S. C. « Aniene » di Roma (Pantanella, Del Nunzio, Fasoli, Fenaroli) in 6' 29" 24'''; 2° *Senza nome* (Rodinis, Crivellucci, Canessa, Gragnani) del « Remo » di Livorno in 6' 34" 36'''; 3° *Sans-Souci* di Monaco in 6' 36"; 4° *Cake-Walk* del « C. A. Lione » in 6' 41". N. P. « Ginevra », « Aix-le-Bains », « Castillon », « Troyes », « R. C. Paris », « U. N. Lyon », « C. N. Lyon », « Basse-Seine ». Totale 12 partenti. L'*équipe* di Roma, assai superiore, si distacca facilmente e conduce la corsa.

II. — Due *seniores*, metri 1800: 1° *Rêve bleu* (Deltour e Champagne) « R. C. Castillon » in 10' 30"; 2° « La Marne »; 3° « R. C. Paris ». Totale 6 partenti.

III. — Canoës *juniores* e *seniores*, metri 1500: 1° Prével del « Club Nautique » di Nizza in 10' 15". 4 partenti.

IV. — Due *juniores*, metri 1800: 1° « S. R. » di Monaco in 10' 33". 5 partenti.

V. — Canoës *double-sculls*, metri 1800: 1° (Prével, D'Heilly) del « Club Nautique » di Nizza in 6' 33' 24'''; 2° « S. N. » Marsiglia. 2 partenti.

VI. — Quattro *seniores*, metri 2200: 1° « Aniene » di Roma (lo stesso della corsa *iunior*) in 7' 32"; 2° « Il Remo » di Livorno (idem) in 7' 37". Seguono « Marsiglia », « Marne ». N. P. « U. N. Lyon », « R. C. Castillonnais », « Troyes », « Ginevra », « Basse-Seine », « Monaco », « C. A. Lyon », « R. C. Castillonnais ». Totale 12 equipaggi. Alla partenza la « Marne » si distacca e conduce la corsa sino a metri 800, poi passano gli Italiani che arrivano nell'ordine indicato.

VII. — Otto *seniores*, metri 2000: 1° « C. A. Lyon » in 7' 6"; 2° Il « Remo » di Livorno (Rodinis, Crivellucci, Macchia, Baldi, Razzaguta, Chiappe, Canessa, Gragnani) in 7' 11"; 3° « C. N. » di Nizza, in 7' 25"; 4° « Rowing C. Paris » e « Marne » in 7' 31. Bella partenza; l'equipaggio di Livorno, serrato involontariamente dai parigini, arriva ciò non ostante buon secondo. Corsa splendida e che entusiasmò il pubblico.

Alla sera vi fu la distribuzione dei premi, ed i canottieri italiani furono fatti segno a molte ovazioni.

INGHILTERRA. — Il 1° aprile ebbe luogo a Putney il match Oxford-Cambridge alla presenza di più che 200.000 spettatori! Vinse Cambridge per 6 lunghezze impiegando 19' 35". Partì a 38 ottimamente, e avvantaggiò sino alla fine battendo in media 36, e vogando con uno stile ammirabile e con molta calma. Al contrario Oxford, partito male a 37, battè 33 per tutto il percorso, perdendo continuamente terreno, mostrando poco stile e scarso assieme. Cambridge era il favorito. I componenti l'equipaggio sono gli stessi indicati nell'ultimo numero.

YACHTING

NOTIZIARIO

FRANCIA. — (Cannes) (*J. A. M.*). — *Regate internazionali.*

16 marzo. — *Lancie con motore.* 1ª serie: 1° *Bouzinette.*

2ª serie: 1° *Pi-Ouit II.* Corsa del miglio: 1° *Pi Ouit II* in 4' 53".

Cruisers. 1ª serie: 1° *Mouette*; 2° *Amphytrite*; 3° *Magda*; 4° *Que-Quen.*

2ª serie: *Moumoune.*

4ª serie: 1° *Massilia.*

17 marzo. — Buona brezza dal largo. I tempi di tutte le gare sono in tempo compensato.

7ª e 6ª serie: 1° *Caprice* in 4° 23' 11".

2ª serie: 1° *Lérina* in 2° 41' 29"; 2° *Kitine* in 2° 47' 25"; 3° *Riou* in 2° 57' 56".

1ª serie: 1° *Dai-Dai III* in 1° 40' 38"; 2° *Azio V* in 1° 44' 04"; 3° *Croisette* in 1° 46 20"; 4° *Ephémère* in 1° 57' 04".

I quattro yachts tagliano il traguardo e *Croisette* passa tosto al vento dei suoi concorrenti; l'ex-*Sequana*, colla buona brezza che spira, stringendo il vento gira primo la boa del Batiguier seguita da *Ephémère*, *Dai-Dai III* e da *Azio V.* Al lasco *Dai-Dai III* ed *Azio* V riprendono la testa di corsa; bordeggiando *Croisette* riprende terreno, ma riesce solo a non farsi distanziare. *Ephémère* è distanziato.

18 marzo. — Bella brezza da E. Coppa Ogden Goelet, 24 miglia. 1° *Navahoe* in 6° 46' 55"; 2° *Caprice* in 6° 58' 35".

5ª serie: *Spring* corre solo e giunge in 6° 54' 37".

4ª serie: Finite le prove eliminatorie della Coppa di Francia prendono parte alle gare *Leda* e *Sally*, due splendidi yachts che fanno onore alla costruzione italiana. Entrambi sono molto graziosi, ma *Sally* ha un aspetto più marinaro e forse più veloce; *Cuckoo* è una barca da forte vento.

1° *Leda* in 4° 11' 34"; 2° *Sally* in 4° 12' 49"; 3° *Suzette* in 4° 16' 30"; 4° *Cuckoo* in 4° 24' 44".

3ª serie: 1° *Sfinge* in 3° 39' 29"; 2° *Titave* in 3° 53' 05". Bella vittoria di *Sfinge.*

2ª serie: 1° *Lerina* in 4° 34' 07; 2° *Kitine* in 4° 39' 23". *Valentine* abbandona avendo abbordato una boa.

1ª serie: 1° *Ephémère* in 2° 45' 47"; 2° *Azio V* in 2° 48' 55"; 3° *Dai-Dai III* in 2° 49' 44". *Croisette* abbandona per avaria. Durante questa gara la brezza era di molto scemata.

19 marzo. — Fresca brezza da E. che cade poco a poco togliendo ogni interesse alle gare.

6ª serie: *Caprice* si presenta solo e giunge in 6° 29' 54".

4ª e 5ª serie: Coppa Ogden Goelet. 1° *Leda* in 6° 26' 38"; 2 *Spring* in 6° 30' 28".

Spring, *Sally*, *Leda* e *Cuckoo* tagliano il traguardo. *Cuckoo* distanziato, abbandona; alla fine del secondo giro *Spring* ha un gran vantaggio su *Leda* e *Sally*, ma cadendo il vento *Leda* guadagna terreno e batte *Spring* pel compenso.

3ª serie: *Titave* e *Suzette* sono a terra a disposizione della Giurìa italiana che procede alle operazioni di stazza in compagnia dei costruttori Guédon e Costaguta.

1° *Sfinge* in 4° 27' 04"; 2° *Calypso III* in 4° 29' 38".

2ª serie: Nessun concorrente si presenta.

1ª serie: *Dai-Dai III* in 2° 46' 26"; 2 *Ephémère* in 2° 51' 02".

Azio V e *Croisette* non si presentano, per cui *Dai-Dai III* ed *Ephémère* corrono soli con poco vento e *Dai-Dai III* fa una splendida corsa.

20 marzo. — 7ª serie: *Navahoe* in 6 05' 30".

La Coppa Tzarewitch non è corsa e vien sostituita da una gara per la 4ª serie.

1° *Leda* in 3° 39 27"; 2° *Sally* in 3 40 07".

Leda, *Sally* e *Cuckoo* tagliano il traguardo. *Leda* è davanti a *Sally* che lo segue da vicino; i due yachts sulla fine del percorso si dànno a manovrare, e si capisce che se il traguardo fosse più lontano *Sally* passerebbe il suo concorrente malgrado il poco vento. *Sally* stringe meglio il vento.

2ª serie: 1° *Riou* in 3° 54' 27"; 2° *Kitine* in 4° 01' 02"; 3° *Valentine* in 4° 01' 55".

1ª serie: *Croisette* si presenta solo e compie il percorso in 2° 41' 53".

21 marzo. — Debole brezza da E.

La partenza del Gran premio di Montecarlo ha luogo alle 9,30, e su ogni yacht prende posto un membro del Comitato delle regate. *Caprice*, *Spring* e *Cuckoo* tagliano il traguardo in gruppo preceduti da *Sally* e *Leda*, *Navahoe* segue. *Spring* si libera, passa al vento e gira primo dopo *Navahoe* l'isola della Tradelière. *Navahoe* tira diritto al largo e gira su Monaco. *Cuckoo* si spinge più lontano e si perde al largo. *Caprice* e *Spring* sono bordo a bordo, *Leda* e *Sally* più indietro. Giunti su Monaco cadono in bonaccia e dalle 14 alle 18 i yachts non si muovono. *Leda* passa *Spring* ed avvicina *Caprice*. *Cuckoo* che si trova in una zona di vento arriva poco a poco e, favorito da un rifolo, avvicina i concorrenti che avevano più di due ore di vantaggio e li batte pel compenso. *Spring* che era 3' in ritardo su *Caprice* rimane distanziato.

1° *Navahoe* in 7° 56 23"; 2 *Cuckoo* in 9° 15' 31"; 3° *Leda* in 9° 17' 37"; 4° *Caprice* in 9° 22' 06"; 5° *Spring* in 9° 53' 40"; 6° *Sally* in 10° 03' 12".

— Le regate di Monaco si limitarono quest'anno ad un sol giorno, il 23 marzo, e furono favorite da un tempo splendido e da buone brezze da ponente. Eccone i risultati sommari:

Yachts superiori a 20 tonn., in tempo compensato: 1° *Navahoe* 4° 50' 14"; 2° *Caprice* 4° 50' 34".

Yachts di 10 tonn.: 1° *Leda* 4° 19' 51"; 2° *Sally* 4° 22' 04"; 3° *Cuckoo* 4° 25' 58".

Yachts di 5 tonn.: 1° *Sfinge* 3° 01' 00"; 2° *Titave* 3° 08' 13".

Yachts da 0 a 2,50 tonn.: 1° *Azio V* 2° 04' 44"; 2° *Dai-Dai II* 2° 05' 09".

INGHILTERRA. — *Shamrock III* appena attrezzato ha subito incominciato le sue prove, prima da solo e poi in confronto con *Shamrock I.* In tutte queste prove egli si dimostrò superiore e di molto al vecchio campione sotto tutte le anda-

ture, ma specialmente in quella di bolina: questa sua superiorità si manifestò tanto con venti leggeri che con venti forti. Dopo compiute parecchie prove sulla Clyde i due campioni si portarono al sud a Weymouth dove continuarono le loro prove in una serie di corse regolate come le ordinarie regate, nelle quali il vecchio campione riceveva dal nuovo un compenso di 10 minuti sopra un percorso di 34 miglia. In questi handicaps *Shamrock III* non riuscì a battere *Shamrock I* ma arrivò in tempo reale da 7 ad 8 minuti prima di esso.

Il 17 aprile durante una di tali prove *Shamrock III*, sorpreso da un forte colpo di vento, ebbe l'albero rotto a circa un metro e mezzo sul ponte. L'attrezzatura nel cadere buttò in mare lo *steward* che miseramente annegò. Lo stesso sir Thomas Lipton che si trovava a bordo fu leggermente ferito e con lui parecchi marinai. Il yacht fu subito preso a rimorchio da un vapore e condotto a Weymouth. Credesi che le riparazioni richiederanno più di un mese. L'albero era in acciaio, rinforzato internamente da nervature dello stesso metallo, e la sua caduta fu probabilmente determinata dal rompersi di qualche sartia.

STATI UNITI. — Il difensore della Coppa d'America è stato felicemente varato l'11 aprile.

A proposito di esso gioverà sapere che, contrariamente a *Columbia* ed a *Constitution* che sono in bronzo Tobin, il nuovo *Reliance* è in acciaio al nikel, ed ha il ponte in alluminio. La superficie velica si presume sia di circa mq. 1440.

L'equipaggio sarà formato intieramente di americani, mentre gli anteriori campioni avevano equipaggi in cui dominava l'elemento svedese. Quanto prima cominceranno le corse di prova contro *Columbia* e *Constitution*.

Marina Militare

NOTIZIARIO

ITALIA. — *Morin e Bettòlo.* — Quando, tre anni or sono, ritornava il vice-ammiraglio Morin a Sant'Agostino, gl'inviammo il nostro saluto e il nostro augurio. E al contr'ammiraglio Bettòlo che ne scendeva, per necessità politica, nel più bello delle sue opere, dicemmo: *A rivederci.*

Infatti questi due uomini ci sembravano fin d'allora, e prima d'allora, destinati a completarsi a vicenda, e ad alternarsi nella suprema direzione delle cose della Marina. Ora l'ammiraglio Morin, benemerito per sì lunghi e devoti servizî resi alla patria, andrà a sedere sulle difficili cose degli esteri, e da buono e prudente navigatore saprà mostrare che il marino sa anche schivare i pericolosi scogli della politica e condurre la nave dello Stato a salvamento, anche fra' gravi frangenti del presente, pur che si liberi dalle antiquate pastoie e porti nel suo dicastero quell'ampiezza di vedute a cui è abituato il marino nel perscrutare l'orizzonte, così quando è limpido e splendente sotto la luce meridiana, come quando è offuscato dalla procella.

Il Bettòlo porta a Sant'Agostino il bagaglio d'una gran fede in sè, d'una indubbia genialità, d'un'arditezza, quasi, di concezione.

Nell'ora presente, sacra insieme alla pace e fors'anco alla guerra, queste doti son certamente preziose.

Chi sa che gli avvenimenti della penisola Balcanica, ai quali l'Italia non può assistere nè indifferente, nè oziosa, non ci preparino pure il fatto nuovo, e invero consolante, di due uomini di mare che dai Ministeri degli Esteri e della Marina s'intendono e si completano nel salvaguardare la dignità e gli interessi della patria.

Coerenti a quanto dicemmo la prima volta, possiamo ora ripetere che i due valenti ammiragli sapranno rispondere, in ogni caso, alla fiducia del Re e del Paese.

— *Altissima onorificenza inglese all'ingegnere capo di 2ª classe cav. Gioacchino Russo.* — Il primo dello scorso aprile, nella tornata primaverile della *Institution of Naval Architects* (Collegio degli architetti navali) di Londra, la più importante Accademia del mondo per ciò che riguarda gli studî di architettura navale, consegnava solennemente, per mano del suo presidente, conte di Glascow, all'ingegnere capo del nostro Genio navale cav. Gioacchino Russo, la grande medaglia d'oro che ogni anno il Consiglio direttivo conferisce a chi abbia presentati al Collegio risultati di studî di straordinaria importanza.

L'ing. Russo deve quest'onore insigne alla invenzione di una macchina destinata a calcolare il rollìo delle navi in mare ondoso, prima ancora che siano costruite, macchina che il Collegio degli architetti navali e il ministro della marina francese chiesero, ed ottennero dal ministro Morin, di poter vedere funzionare a Londra e a Parigi e che fu oggetto della più schietta e calda ammirazione per la profondità degli studî di matematica navale che la determinarono e per la genialità dell'attuazione.

Questa medaglia d'oro fu istituita nel 1891 e da allora in poi, tranne che negli anni 1892, 95, 96 e 97, in cui non fu conferita ad alcuno, se ne assegnarono undici; di queste, sette toccarono ad inglesi e quattro a stranieri, cioè all'ingegnere tedesco Otto Schlück, nel 1893, per i suoi studi sulle *vibrazioni degli scafi;* all'ingegnere navale degli Stati Uniti, Taylor, nel 1894, per una sua memoria sulle *forme di carene*; al comandante della marina russa prof. Kriloff, nel 1898, per una memoria sul *rollio delle navi*; ed ora, cioè per il 1902, all'ingegnere capo cav. Russo della marina italiana per la memoria e l'apparecchio per gli esperimenti navipendulari.

AUSTRIA-UNGHERIA. — La corazzata *Arpad*, della potenza di 11.000 cavalli, ha effettuato il 21 marzo una prova progressiva ufficiale. Alla partenza le macchine facevano 80 giri, e dopo 4 ore e 1/2 di funzionamento il numero dei giri fu portato a 140, mentre il massimo previsto non era che di 136. Durante la prova il funzionamento delle caldaie Belleville, del tipo con economizzatore, fu perfetto e senza produzione di fumo. La Commissione e il comandante della corazzata si sono dichiarati soddisfattissimi.

FRANCIA. — L'incrociatore *Desaix* di 17.100 cavalli, munito di caldaie Belleville, ha effettuato, il 21 marzo scorso, una prova preliminare di consumo e una prova progressiva con risultati molto soddisfacenti. Prova della durata di 4 ore alla potenza di 30.433 cavalli: numero dei giri della macchina 122, combustione kg. 66 di carbone per metro quadrato di griglia e per ora, consumo di carbone kg. 0,635 per cavallo-ora.

Alla prova progressiva a 14.000 cavalli il funzionamento delle caldaie e degli apparecchi d'alimentazione è stato perfetto.

— L'incrociatore *Sully* di 20.500 cavalli ha effettuato, il 24 marzo ultimo, una prova preliminare a potenza ridotta. Il consumo di carbone per cavallo-ora è stato di kg. 0,659 con una combustione oraria di kg. 54 per metro quadrato di griglia. Le macchine hanno fatto 80 giri e si è ottenuta la velocità di nodi 9,81. Le caldaie Belleville del tipo con economizzatore, impiantate sopra questo incrociatore, hanno procurato completa soddisfazione.

Direzione Centrale del R. R.-C. I.

SUNTO DELLE DELIBERAZIONI

Seduta del 20 aprile 1903.

a) Approvò con plauso l'avvenuta ratifica per l'iscrizione della S. C. Club Nautico « Il Remo » di Livorno.

b) Ebbe comunicazione dal Segretario generale dell'ammissione dei seguenti nuovi soci:

Sezione Partenopea, signori:

Amirante Mariano, piazza Depretis, 10, Napoli.
Anatra Edoardo, Riviera di Chiaia, 185, Napoli.
Borriello Biagio, salita Sant'Anna di Palazzo, 29, Napoli.
Bruno Tommaso, piazza della Borsa, 22, Napoli.
Cacace Francesco, rione Amedeo, 48, Napoli.
Caracciolo di Melito duca Nicola, Chiatamone, 7, Napoli.
Cavaliere Giuseppe di Francesco, corso Umberto I, 106, Napoli.
Ceriani Vittorio, piazza Municipio, 4, Napoli.
Cimino Arturo, Toledo, 154, Napoli.
Cimino Ernesto, Toledo, 154, Napoli.
Dalmedico Ferruccio, rione Sirignano, 6, Napoli.
Dell'Isola Enrico, Magnocavallo, 82, Napoli.
Di Marzo Francesco, Palazzo Maddaloni, Napoli.
Dresda Francesco, via Nicola Amore, Napoli.
Folinea Guido, Fiorentini, 12, Napoli.
Forti Italo, S. Brigida, 51, Napoli.
Fortina Pietro, via Caracciolo, 26, Napoli.
Gigli Giacomo, Galleria Umberto I, 8, Napoli.
Huraut cav. uff. Giulio, Villa Maria, Parco Margherita, Napoli.
Jorio Vincenzo, furiere maggiore 45° Fanteria, Napoli.
Lodi Pietro, tenente 8° Bersaglieri, Napoli.
Proto di Albaneta Vincenzo, Napoli.
Rispoli Umberto, Campanile al Consiglio, 22, Napoli.
Semmola avv. Gustavo, via Santa Brigida, 39, Napoli.
Sportiello Enrico, Monteoliveto, 56, Napoli.
Watteville Ruggiero, Riviera di Chiaia, 255, Napoli.

c) Avuta comunicazione delle trattative passate colla Sezione Veneta per definire la parte finanziaria pei Campionati d'Italia e d'Europa da corrersi in Venezia, accettò il concorso finanziario offerto, approvando il riparto di detta somma proposto dalla Presidenza.

d) Prese altre deliberazioni in merito a questioni d'ordine interno.

Pel Segretario Generale
Conte CARLO VIALARDI DI VERRONE.

Sezione Ticinese

PROGRAMMA DELLE REGATE
Nazionali, Interuniversitaria ed Universitaria
di Pavia.

DOMENICA, 7 giugno — Ore 19.

Gara I. — Universitaria. — Battelli alla pavese montati da quattro vogatori. — Riservata agli studenti delle facoltà della R. Università di Pavia. — Percorso m. 1200 circa con due giri di boa.

Gara II. — Imbarcazioni di tipo libero a due vogatori di punta e timoniere, *juniores*. — Percorso m. 1800 circa con due giri di boa.

Gara III. — Interuniversitaria. — Yole di mare a quattro vogatori di punta e timoniere. — Riservata agli studenti delle Università italiane. — Percorso m. 1800 circa con due giri di boa.

Gara IV. — Sandolini di tipo libero ad un vogatore, *seniores*. — Percorso m. 1200 circa con due giri di boa.

Gara V. — Imbarcazioni di tipo libero a quattro vogatori di punta e timoniere, *seniores*. — Percorso m. 1800 circa con due giri di boa.

Gara VI. — Imbarcazioni di tipo libero montate alla veneziana da quattro vogatori, *seniores*. — Percorso m. 1800 circa con due giri di boa.

Gara VII. — Yole di mare a quattro vogatori di punta e timoniere, *seniores*. — Percorso m. 1800 circa con due giri di boa.

Gara VIII. — Militare.

PREMI.

Nelle gare II, IV, V, VI, VII, sono stabiliti i seguenti premi:
1° PREMIO: Oggetto d'arte e diploma di medaglia d'oro alla Società, medaglia piccola d'oro ai vogatori;
2° PREMIO: Diploma di medaglia d'argento alla Società, medaglia piccola d'argento ai vogatori;
3° PREMIO: Diploma di medaglia di bronzo, medaglia piccola di bronzo ai vogatori.

Nella gara I sono ancora da destinarsi i corrispondenti premi.

Nella gara III havvi un Premio unico consistente in una Coppa d'onore trasmissibile, donata da S. E. il Ministro della Pubblica Istruzione e medaglie donate dal Ministero della Pubblica Istruzione ai componenti gli equipaggi primi, secondi e terzi arrivati.

Nella gara V verrà assegnato un premio speciale in medaglia di argento dorato ai vogatori del primo equipaggio *junior* giunto al traguardo.

INDENNITÀ.

La Sezione dispone per le indennità di trasferta di *L. 500* da corrispondersi in ragione di *cent. 10* secondo la formola dell'art. 14 del Codice delle regate del R. R.-C. I.

ISCRIZIONI.

Le iscrizioni si chiuderanno *alle ore 24 del giorno 31 maggio*. Il termine fissato pel ritiro delle iscrizioni in causa della riduzione della quota di indennità è fissato *alle ore 12 del 3 giugno*.

DELLE GARE.

Qualora pel numero delle iscrizioni fossero necessarie *gare di eliminazione*, queste avranno luogo *alle ore 7 del 7 giugno* sullo stesso percorso di quello delle gare definitive.

Le gare avranno principio alle ore 19 precise e si seguiranno di 15 in 15 minuti.

DISPOSIZIONI REGOLAMENTARI.

Le regate sono rette dal Codice del « R. R.-C. I. ».

La prima adunanza della Giuria avrà luogo *alle ore 20 del 6 giugno nel Ridotto del Teatro Fraschini*.

Recapito delle corrispondenze: *Direzione regate, via S. Giovanni in Borgo, 10, Pavia.*

Pavia, aprile 1903.

Il Vice-Presidente della Sezione Ticinese
Conte Comm. ANTONIO CAVAGNA-SANGIULIANI.

Il Segretario
Avv. A. CELLI.

Visto: Per l'Ufficio di Presidenza del « R. R.-C. I. »
Per il Segretario Generale
Conte CARLO VIALARDI DI VERRONE.

LUIGI CAPUCCIO, *Direttore*.

G. B. SARDI, Gerente responsabile.

Torino — Tip. ROUX e VIARENGO.

ANNO XII — 1903 Giugno NUMERO 6

RIVISTA NAUTICA

LA QUESTIONE DI TRIPOLI

Inipoti di Machiavelli e di Cavour, dopo un funesto periodo di sentimentalismo politico, accennano a rinsavire ed a rinunciare alla politica degli eterni rifiuti.

Lo scrupolo delle mani pulite non turba più la coscienza degli evangelici, cui la speranza del futuro potere ha ritemprata la forza visiva.

Le questioni coloniali non sono più denunziate dai tribuni al tribunale del *popolo*.

Oggi forse i delitti nazionali di Tunisi e dell'Egitto non si ripeterebbero più, ad onta della prudenza consigliata dagli errori coi quali aggravammo, anzichè migliorare, la nostra situazione marittima.

L'Eritrea ed il Benadir sono indubbiamente due errori della nostra politica coloniale; ma Tripoli sarebbe un bene od un male?

Immediatamente dopo la prima occupazione di Massaua, nel 1885, in uno studio sulla *Potenzialità espansiva dell'Italia*, pubblicato nella *Internationale Revue* di Dresda, affermavo che la Tripolitania sarebbe stata una colonia assai preferibile, sotto tutti i riguardi, alla nostra Eritrea.

L'occupazione della Tripolitania per parte nostra, dopo quella di Tunisi e dell'Egitto, era più che probabile per poco che il governo italiano avesse compreso il suo dovere di rimediare alle conseguenze del trattato di Berlino.

L'ignoranza crassa del problema coloniale e la smania di fare qualche cosa per appagare la pubblica opinione, dopo i corteggiamenti del Congo, ci condussero a pescare nel Mar Rosso le chiavi di quel Mediterraneo che avevamo a portata di mano.

Il problema coloniale è uno dei più complessi fra tutti quelli della politica internazionale, e non è meraviglia se noi, anche oggi, siamo così ignoranti dei più elementari principî di questa dottrina.

Tutte le discussioni parlamentari e quasi tutti gli scritti riguardanti la questione coloniale, mancano di base; di quelle nozioni cioè che sono l'essenza vitale, gli assiomi della dottrina.

Quando mancano questi capi saldi del sistema, ad onta di molta erudizione, di molta rettorica, non si riesce che al bizantinismo, ed alle superfetazioni accademiche, ciò che accade non solo in Italia, ma anche presso le nazioni più colonizzatrici.

Non è certo possibile esporre in un breve articolo tutta la teorica della espansione coloniale della quale tratteggiai le grandi linee nel mio *Potere marittimo;* ma prima di risolvere una speciale questione, parmi necessario stabilire almeno le condizioni del problema generale.

Queste condizioni pregiudiziali, possono, per semplicità, essere ridotte nei seguenti enunciati.

1° Ha l'Italia, nelle sue condizioni politiche, militari, economiche, ecc., una capacità espansiva sufficiente ad una determinata colonizzazione?

2° Data la sua attitudine alla espansione quale sarebbe il metodo di colonizzazione da preferirsi?

3° L'impresa ideata è essa realizzabile coi mezzi disponibili e col metodo più conveniente?

Risolte queste tre questioni fondamentali si può procedere a studiare l'attuazione dell'impresa ideata, in tutte le sue modalità.

Le questioni pregiudiziali presuppongono la soluzione teorica di tutto il problema coloniale che non fu ancora risolto da alcuno, e debbono risolversi perciò più coll'intuito sintetico anzichè con processo analitico.

È quindi piuttosto una soluzione metafisica anzichè scientifica, induttiva anzichè deduttiva, quella che è consentita dalle presenti condizioni della dottrina coloniale; ma le parziali teorie esposte nelle opere già ricordate, benchè molto imperfette ed incomplete, consentono la speranza di esprimere un giudizio sufficientemente approssimato sulle tre questioni fondamentali più sopra enunciate.

Per quanto riguarda la capacità espansiva dell'Italia possiamo oggi affermare, come affermavamo vent'anni or sono, dopo uno studio abbastanza accurato dei nostri elementi di potenzialità coloniale, che l'Italia ha sufficienti energie, per una modesta iniziativa coloniale, quando queste energie, che sono però più virtuali che reali, siano saggiamente sviluppate e dirette con obbiettività nazionali.

Dal 1885, tenendo conto di alcuni incrementi e di non poche menomazioni delle energie espansive, la nostra complessiva efficienza coloniale non è sensibilmente aumentata, ma non è di scarsa importanza la maggiore armonia della pubblica opinione nei riguardi della politica coloniale.

Divergenze d'intendimenti, radicali e formali, non si potranno mai escludere; ma la tendenza nazionale ad ammettere l'utilità, sia pure lontanissima, di una espansione non potrebbe oggi negarsi, come si poteva contestare quando iniziammo l'impresa dell'Eritrea.

Benchè l'esperimento coloniale di questo ventennio non sia stato confortante, pure la nazione ebbe campo di convincersi che essa possiede preziose attitudini colonizzatrici, che consentono grandi speranze per l'avvenire.

Lo studio teorico del problema coloniale e l'esperienza compiuta, per quanto inscientemente diretta, permettono di concludere senza troppa esitanza quanto segue:

1° L'Italia è la nazione europea che, dopo l'Inghilterra, ha maggiore attitudine complessiva, tenendo conto di tutte le efficienze, alla colonizzazione permanente;

2° Le energie preponderanti sono l'incremento della po-

polazione, la tendenza alla emigrazione, lo spirito d'iniziativa, le qualità etniche degli emigranti;

3° Le energie deficienti, ma in progressivo sviluppo, sono quasi tutte quelle economiche, tanto private che nazionali;

4° Le energie insufficienti, tanto qualitativamente che quantitativamente, sono quelle protettive militari, e quelle politiche da cui dipende la direttività coloniale.

Date queste efficienze e queste insufficienze della nostra complessiva capacità coloniale in quale modo, con quale metodo dovrebbe praticarsi la colonizzazione?

Le energie più efficienti e suscettibili di sviluppo essendo quelle individuali e spontanee, mentre quelle protettive e direttive dello Stato sono le più deficienti ed imperfette, se ne dovrebbe logicamente concludere che il sistema più conveniente dovrebbe essere quello che si fonda sulle efficienze spontanee anzichè su quelle del governo.

Il metodo della colonizzazione spontanea, per riuscire efficace e mantenere la maggior parte delle utilità nel circuito della colonia e della patria, esige però efficienze economiche, commerciali, industriali..... assai superiori a quelle degli altri sistemi politici coloniali, che sostituiscono coll'intervento dello Stato le deficienze delle iniziative economiche private.

È indiscutibile che questo metodo, che gode le maggiori simpatie dei liberi scambisti e del partito socialista, rappresenta la perfezione quando può applicarsi senza gravi sagrifizi economici, nella lotta di concorrenza internazionale.

Soltanto la nazione che può con piena sicurezza esercitare il monopolio commerciale e marittimo, mediante la concorrenza, potrebbe trarre i maggiori vantaggi del sistema della *porta aperta* e della colonizzazione spontanea.

Qualsiasi conflitto di concorrenza può riuscire funesto a tale sistema, quando esso non sia avvalorato dalla tutela politica.

È impossibile svolgere completamente questo vasto argomento, confortandolo di adeguate sanzioni storiche; ma per il caso speciale del quale ci occupiamo non occorre sfoggio di erudizione, giacchè le condizioni economiche dell'Italia sono molto, ma molto lontane da quel limite minimo che può guarentire uno spontaneo e duraturo circuito di rendimento fra la colonia e la patria.

L'Italia fece infatti a sue spese l'esperienza della colonia di Tunisi che essa ha fondata, che essa alimenta col sudore dei suoi figli lasciando alla Francia i benefizi coloniali, nè con maggiori vantaggi, sebbene con minore vergogna, sta facendo l'esperienza negativa della nostra colonia platense.

Le condizioni dell'Italia non sono tali da permetterci l'illusione di un prossimo e grandioso incremento marittimo-industriale, relativamente ai progressi delle altre nazioni, che possa consentire adeguati compensi nella lotta di concorrenza, e perciò, se è doveroso utilizzare quanto si può le nostre colonie spontanee del Plata e di Tunisi, è prudenza non rinnovare, di fermo proposito, come proporrebbe il Ricchieri, i medesimi errori.

Le colonie spontanee, o per necessità politiche o per vicende economiche, prima o poi sono sottratte alla influenza della madre patria, se i legami naturali non vengono a tempo rafforzati da quelli politici.

Queste ed infinite altre giustificazioni che si potrebbero aggiungere permettono di affermare che la colonizzazione spontanea, per flusso e riflusso, non è un sistema che possa, per ora e per molto altro tempo, fare buona prova in Italia.

L'esperienza su larga scala della colonizzazione spontanea la fecero, in disparatissime condizioni politiche, i Fenici, gli Olandesi, gli Inglesi, e fino ad un certo punto, entro limiti ristrettissimi, anche le nostre repubbliche.

È superfluo ricordare che le colonie fenicie si resero, per ragioni politiche, rapidamente autonome dalla madre patria, ad onta di un potere marittimo considerevole; che le colonie olandesi soggiacquero quasi tutte per la perdita del dominio militare, ad onta di un prodigioso dominio mercantile; che infine le primitive colonie spontanee dell'Inghilterra o soggiacquero per ragione politica, come quelle oggi costituenti gli Stati Uniti d'America, o sono in via di rendersi autonome, come quelle dell'Australia e del Canadà, o dovettero divenire colonie di Stato come quelle dell'India e del Sud Africa.

Se l'Inghilterra, nella pienezza del suo dominio marittimo, tanto militare quanto industriale e nelle condizioni più favorevoli di successi coloniali, dovette subire le inevitabili precarietà delle colonie spontanee, sarebbe imperdonabile errore per l'Italia, nelle sue attuali condizioni, che non promettono un sicuro miglioramento, tentare un'esperienza che verrebbe indubbiamente sfruttata da altre nazioni, anche se la colonizzazione spontanea avvenisse nelle migliori condizioni e col massimo successo iniziale.

Per l'insegnamento storico, per l'esperienza da noi fatta colle due nostre migliori colonie spontanee di Tunisi e del Plata e per le condizioni politiche, militari, economiche dell'Italia, è da ritenersi che qualsiasi altro esperimento di colonizzazione spontanea condurrebbe ad eguali se non a peggiori conseguenze.

Stabilito dunque che l'Italia ha una spiccata attitudine alla colonizzazione; che sarebbe grave colpa non trarre dalle energie espansive il massimo rendimento a vantaggio immediato o futuro; che l'utilizzazione di queste energie richiede però molta prudenza e dottrina per l'insufficienza e l'imperfezione di non pochi fattori del successo; che infine il metodo della colonizzazione spontanea, pel libero flusso e riflusso, non può dare, come non diede in passato, compensi nazionali duraturi, rimarrebbe a sapere se ed in quali limiti la colonizzazione di Stato potrebbe consentire maggiori speranze.

L'esperienza dell'Eritrea e del Benadir, non sono certo tali da consentirci illusioni in proposito.

I risultati della nostra impresa erano però in massima parte prevedibili, e le difficoltà ed i pericoli erano stati indicati, nel mio studio sulla potenzialità espansiva dell'Italia, precisando anche le cautele politiche e militari che potevano, se applicate, impedire od almeno attenuare i disastri che abbiamo invece provocati.

Non è probabile che in avvenire le cose possano procedere meglio che pel passato, se le situazioni coloniali si presentassero altrettanto difficili come quelle dell'Eritrea; e perciò dovremmo concludere oggi, come 23 anni or sono, che è per ora intempestiva ogni nostra impresa coloniale se questa non può essere attuata in eccezionali condizioni di felice riuscita.

Quale sarebbe, ora od in un prossimo avvenire, la situazione eccezionale che escluderebbe i grandi disastri materiali e morali e consentirebbe una speranza non troppo lontana di qualche vantaggio a compenso degli inevitabili sagrifici?

La situazione eccezionalmente favorevole l'abbiamo, da veri nipoti di Machiavelli, puritanamente sdegnata, lasciando alle generazioni venture l'eredità del *Blasone pulito*, ma non potrebbe escludersi che fra tutte le imprese espansive quella di Tripoli sia ancora quella che presenta le maggiori utilità,

benchè di gran lunga inferiori a quelle assicurate dalla possessione di Tunisi.

Immediatamente dopo l'occupazione francese, esaminando la situazione strategica che da essa derivava, io scriveva (1) che la « trasformazione di Biserta in piazza da guerra di « prim'ordine raddoppiava le difficoltà del nostro difficile pro- « blema difensivo e ritardava il nostro risorgimento marittimo « di un periodo d'anni difficilmente apprezzabile, ma che « certamente le generazioni venture avrebbero trovato assai « lungo ».

Per questa e per molte altre ragioni affermavo nel 1885 e riaffermo che il nostro primo e principale obbiettivo coloniale è sulle coste africane del Mediterraneo e non su quelle di qualsiasi altra regione del globo.

L'occupazione di Tripoli, per parte di qualsiasi altra nazione, amica o nemica, troncherebbe ogni speranza, anche se remotissima, di un *nostro* risorgimento marittimo, e perciò riaffermo, che la colonia di Tripoli è indispensabile alla nostra esistenza assai più di qualsiasi altra, ed è la sola che nella presente situazione consenta le maggiori speranze.

*
* *

L'analisi del problema generale ci condusse, oggi, alle stesse conclusioni formulate venticinque anni or sono, ma la soluzione più conveniente potrebbe ancora essere la stessa?

L'attuale situazione politica internazionale, così dissimile da quella del 1881 e del 1885, potrebbe consentirci di fondare a Tripoli una solida colonia di Stato, escludendo l'utopia sentimentale d'una colonia spontanea?

Quale sarebbe fra le molteplici forme delle colonie di Stato, quella che presenterebbe le maggiori probabilità di successo?

La prima questione, quantunque ridotta già nei suoi minimi termini, è ancora abbastanza complessa, poichè coinvolge tutta la politica internazionale, collegandosi col dominio del Mediterraneo a quello mondiale.

Benchè complessa, tale questione, come qualsiasi altra di dominio politico-militare, è oggi suscettibile di una soluzione probabile più di quanto lo fosse in passato, procedendo con metodo di esclusione delle minori probabilità.

I grandi interessi nazionali dominano oggi la politica, come un tempo i capricci dei gabinetti e delle alcove, ed è perciò permesso di presagire gli eventi nelle loro linee generali assai più di quanto fosse possibile nei periodi storici precedenti.

La difficoltà sta soltanto nel porre bene in equazione il problema, accordando alle diverse variabili quel valore che esse praticamente possono assumere quando si giunga alle ultime semplificazioni cui può ridursi il sistema.

La questione politico-militare di Tripoli non fu ancora completamente trattata e conclusivamente risolta da alcuno; ma dalla recentissima polemica se ne dovrebbe concludere che lo *statu quo* non sia che una condizione temporanea di transizione, ed il Manfredi (2), con quella chiarezza di vedute e semplicità di sintesi che rendono così simpatici e pregevoli i suoi lavori, ha anche provato che il periodo di transizione tende rapidamente al suo fine, e che l'Italia fra i molti concorrenti è quella che ha maggiore probabilità, se non diviene maestra di grandi rifiuti, di raccogliere l'eredità, che forse fu già nelle aspirazioni dell'ardimentoso Piemonte.

(1) *Studi di geografia militare marittima*, 1881.

(2) C. MANFREDI, *Le questioni del Mediterraneo*, 1902.

Supposto adunque che l'Italia non aggravi la sua coscienza di un terzo solenne rifiuto; che *pro pacis Europæ* accetti il mandato di occupazione; che questa avvenga senza gravi resistenze e che tutto proceda nel migliore dei modi possibili, quali fra le molteplici forme delle colonie di Stato sarebbe preferibile negli interessi della colonia e della patria?

I sistemi di colonizzazione, per opera diretta dello Stato, sono molti a seconda della forma della sovranità e del grado di ingerenza dello Stato nella organizzazione della colonia.

Variatissime sono quindi le caratteristiche politiche ed economiche delle colonie di Stato e non si potrebbe, in proposito, esprimere nessuna legge generale, poichè tutto dipende dalla speciale situazione delle colonie.

Il sistema più libero ed autonomo vigente nel *Dominion* darebbe pessimi risultati se applicato nell'India od anche in Egitto, e difficilmente si potrebbe affermare quale dei molti sistemi sia assolutamente il migliore per la continua variabilità della situazione generale.

Ogni caso speciale esige una soluzione propria, ma le situazioni simili possono ammettere una soluzione per analogia, tenendo conto di quelle eterogeneità che sempre esistono e che possono richiedere provvedimenti speciali.

Nel caso concreto del quale ci occupiamo, la soluzione per analogia presenta considerevoli vantaggi, poichè l'esperienza compiuta in Egitto, Tunisi, Algeri dall'Inghilterra e dalla Francia ci può grandemente giovare.

La situazione di Tripoli, per molti riguardi, si avvicina assai più a quella di Algeri, prima della conquista francese, anzichè a quella di Tunisi e dell'Egitto.

La forma politica da adottarsi parrebbe quindi quella della sovranità diretta, anzichè quella del protettorato prescelta per Tunisi e per l'Egitto.

Le circostanze politiche, le numerose colonie europee, la densità relativa delle popolazioni indigene... potevano consigliare ed anche imporre per l'Egitto e Tunisi la scelta del protettorato, ma tali circostanze non verificandosi in Tripoli, la forma da prescegliersi è indubbiamente quella della sovranità diretta, escludendo qualsiasi parvenza di condominio.

Questo provvedimento, consigliato dalla analogia della situazione, è ancora imposto dalle speciali condizioni dell'attuale reggenza, e dell'Italia.

L'alta sovranità della Porta dovrebbe inevitabilmente cessare e con essa qualsiasi autorità che la rappresenti e che non abbia, come il Kedivè d'Egitto ed il Bey di Tunisi, una parvenza di sovranità personale.

L'Italia, per la speciale indole della colonia di popolamento, non può certo consentire al governo locale alcuna influenza sulle popolazioni non indigene, che diverrebbero in poco tempo la massa preponderante ed omogenea della colonia, onde la sola soluzione logica e pratica è quella della sovranità di Stato, esercitata, come nell'Eritrea, da un governatore in nome del Re.

Le difficoltà dell'organizzazione civile ed amministrativa della colonia di Tripoli, ad onta della sua immensa estensione, sarebbero indubbiamente minori di quelle incontrate nell'Eritrea, e si potrebbe sperare in una relativa progressività se si potesse fare assegnamento sopra una durevole armonia politica.

È questa la ragione principale, se non esclusiva, dell'esitanza dell'Italia, e si potrebbe anche affermare che manca la visione chiara della situazione politico-militare che deriverebbe dalla nostra occupazione della Reggenza.

Se tale intuito della situazione ventura non si generalizza nella pubblica opinione, passando allo stato di coscienza nazionale, come avviene in Inghilterra, sarà sempre difficile dare alla nostra espansività coloniale un indirizzo vigoroso.

La situazione politico-militare, per quanto si riferisce alle questioni coloniali esclusivamente mediterranee, ridotta alla più semplice espressione è quella derivante dalla relativa influenza dell'Inghilterra e della Francia. Le altre nazioni partecipano bensì indirettamente ed apparentemente all'equilibrio mediterraneo ed a determinare la probabile risultante finale in caso di gravi divergenze fra le due potenze preponderanti, ma è però evidentissimo che questa influenza indiretta, alla stretta definitiva dei conti, quando si giunga al *casus belli,* si riduce a ben piccola cosa, ed è piuttosto parvente che reale per la semplicissima ragione che la questione del dominio mediterraneo, specialmente per quanto si riferisce alle colonie, è esclusivamente navale.

Che ciò sia vero lo ha dimostrato l'evento di Fashoda che, racchiudendo in sè una grande ragione di dominio, fu risolto direttamente, fra le due potenze interessate, senza interferenze, per la forza del potere navale.

La convenzione anglo-francese del marzo 1899, colla quale Francia ed Inghilterra si divisero geograficamente l'Africa, se fu una *fiche de consolation* a compenso di Fashoda, è pure una patente dimostrazione della inefficienza dei terzi nelle vertenze che riguardano gl'interessi vitali di una delle due signorie del mare.

La influenza dei terzi cointeressati può, eccezionalmente, farsi valere quando il loro diritto, ma specialmente la loro forza marittima, sia tale da creare un'assoluta preponderanza nella bilancia della guerra.

Solo a questa condizione si può sperare di far valere i propri diritti o le proprie aspirazioni, quando si tratti di questioni che si risolvono col diritto del più forte sul mare.

Questa forza è assai più facilmente valutabile di quella che risolve i conflitti continentali, ed ogni nazione può tirare esattamente i suoi conti e regolarsi secondo calcoli di probabilità, abbastanza approssimati per consentire gli *ultimatum.*

Le nazioni veramente marinare, come l'Inghilterra, il Giappone, gli Stati Uniti, difficilmente s'ingannano nella estimazione della propria e dell'altrui forza marittima, mentre invece le nazioni presso cui prevale il senso continentale, anche se geograficamente marittime, come la Spagna e l'Italia, sono facilmente indotte in errore, da cui derivano le facili illusioni, le inconsulte risoluzioni ed i conseguenti insuccessi.

Questa esatta e facile estimazione della forza materiale, a parità di condizioni morali, è quella che fissa le direttrici della politica internazionale, ed in ispecial modo di quella coloniale.

Qualsiasi iniziativa deve essere subordinata alla condizione del successo, e quindi all'esatto apprezzamento dell'influenza marittima che si può esercitare nella eventualità del conflitto fra le nazioni cointeressate maggiormente.

Nella ipotesi speciale del dominio mediterraneo, è evidente che l'Italia può esercitare, pel suo potere marittimo, una grande influenza; ma questa influenza può realmente essere risolutiva?

La questione del dominio mediterraneo, benchè unica, presenta due fasi distinte.

Il dominio del bacino orientale è per ora nelle mani dell'Inghilterra ed è probabile che essa lo conservi, allontanando ogni causa di menomazione.

La Francia è perciò, finchè permane la presente situazione navale, esclusa dalla compartecipazione al dominio del bacino orientale, come lo dimostrò l'avvenimento di Mitilene, e le è concesso in compenso il condominio nel bacino occidentale al quale si collega la convenzione del 1899 pel dominio africano.

La Turchia, la Russia, la Grecia, hanno per ora uno scarso potere marittimo mediterraneo, e quindi possono considerarsi elementi trascurabili nella soluzione del problema di dominio orientale.

Gli Stati Uniti ed il Giappone si disinteressano, per ora, dalle questioni mediterranee, onde il condominio potrebbe solo esercitarsi dall'Austria e dalla Germania.

Le aspirazioni ed i destini dell'Austria sono per ora alquanto nebulosi, ma tendono piuttosto verso l'Asia Minore anzichè verso l'Africa, e perciò non sarebbero in opposizione con quelli dell'Italia.

La Germania tende a prendere terra nel Mediterraneo, e presto o tardi ci riuscirà; ma le sue mire sono piuttosto rivolte verso la Siria che verso Tripoli, ad onta delle voci diplomatiche, che lascierebbero supporre qualche concessione territoriale sulla costiera tripolitana.

Le ragioni da me espresse nell'opera *La situazione militare mediterranea,* prevedendo la necessità di una cointelligenza anglo-germanica nelle questioni coloniali, permettono di prevedere ora le maggiori conseguenze di questo necessario compromesso, non solo per quanto riguarda le Indie e l'estremo Oriente, ma ben'anco per quanto si riferisce al bacino orientale del Mediterraneo.

Gli interessi solidali anglo-germanici tendono a favorire la preponderanza tedesca nel bacino dell'Eufrate e del Tigri per rendere collegati economicamente e militarmente i destini dell'India, dell'Assiria e dell'antica Palestina e Fenicia onde equilibrare l'oltrepotenza della Russia nell'Asia.

Le grandi vie dell'antichità ritorneranno ad essere quelle del 20° secolo e la Siria, nelle mani della Germania, ridiverrà necessariamente la nuova Fenicia.

Non è quindi troppo difficile presagire che gl'interessi grandiosi e reali della Germania, solidali con quelli dell'Inghilterra, tendono bensì ad una compartecipazione tedesca nel dominio del Mediterraneo orientale, ma non in diretta opposizione colle nostre aspirazioni africane.

Queste considerazioni permettono di concludere che il bacino orientale rimarrà lungamente nel dominio assoluto dell'Inghilterra; che la Germania per indiretta efficienza del suo potere continentale e pel crescente potere marittimo diverrà partecipe del condominio britannico, e che l'Austria e l'Italia, funzioneranno come elementi d'equilibrio, godendo vantaggi proporzionati alla loro influenza marittima.

Nel bacino mediterraneo occidentale il condominio spetterà per molto altro tempo, e probabilmente finchè non si costituirà il potere navale europeo, alla Francia ed all'Inghilterra.

È ben vero che l'Inghilterra non ha interesse diretto in questo bacino, ma il condominio le è indispensabile per l'esercizio del suo potere nel bacino orientale, onde può concludersi che anche in questo bacino l'Italia e la Spagna funzionerebbero come elementi d'equilibrio fra i due poteri dominanti.

La situazione geografica, le piazze marittime, la forza navale, il potere continentale di cui potrebbe essere suscettibile l'Italia... la rendono un fattore di equilibrio tanto più efficiente quanto più la sua forza navale può essere elemento risolutivo di quelle questioni da cui le altre potenze si disinteresserebbero, paghe di raccogliere i maggiori benefizî della loro neutralità.

Il conseguimento delle aspirazioni italiche nel Mediterraneo, tra le quali primeggia indubbiamente quella di Tripoli, è quindi subordinata alla possibilità di essere un efficace fattore d'equilibrio fra l'Inghilterra e la Francia nel bacino occidentale e fra la Germania e l' Inghilterra nel bacino orientale, benchè questa seconda condizione appaia, per ora, assai poco evidente per l'attuale deficienza del potere navale germanico.

Il problema non è certamente di difficile soluzione, poichè esso corrisponde tanto agli interessi dei terzi quanto alla potenzialità *marittima ed espansiva* dell'Italia.

Nelle condizioni attuali del suo potere militare l'Italia non è un sufficiente elemento d'equilibrio fra l'Inghilterra e la Francia e tanto meno fra quella e la Germania; ma anche nella situazione attuale, se l' esercito nostro avesse corpo e se la nostra armata avesse un'anima, l'Italia potrebbe imporsi quasi come arbitra in tutte le questioni che riguardassero il dominio mediterraneo.

Questa depressione temporanea del nostro potere militare potrebbe farsi scomparire senza sacrifizi finanziari, senza incremento del bilancio della guerra, purchè si dia all'esercito una organizzazione corrispondente alle reali necessità nazionali, e si dia all'armata l'anima, che nessuno finora le ha dato, e dalla quale soltanto si può sperare la vittoria.

Se queste semplici verità divenissero sostanza della coscienza nazionale, non è da dubitarsi che l'Italia saprebbe prendere risolutamente il suo posto, rendendosi arbitra di tutte le questioni mediterranee dalle quali dipende principalmente il suo avvenire.

Il nostro problema coloniale mediterraneo è quindi, secondo tutte le maggiori probabilità di successo, perfettamente solubile con una efficienza di potere militare, che è l'*ultima ratio* della politica, presso a poco eguale a quella che risolve nel modo più conveniente il nostro più difficile problema difensivo.

Le altre questioni coloniali, quella dell'estremo Oriente specialmente, sono assai più complesse di quelle mediterranee e non presenterebbero per l'Italia condizioni di riuscita e di preservazione così semplici e limitate come quelle che si concretano in un potere militare, complessivo, capace di rendersi arbitro della situazione, nella ipotesi di divergenze fra l'Inghilterra e la Francia nelle questioni mediterranee.

Per chiarire con un esempio pratico questo concetto teorico, prendiamo a considerare la situazione di Fashoda.

Egli è certo che la Francia non avrebbe subita l'umiliazione di quelle *forche caudine* se avesse potuto affrontare, con qualche speranza di successo, la situazione navale.

Poteva l'Italia rendersi arbitra di quella situazione?

Date le disastrose condizioni materiali dell'esercito, incapace di qualsiasi immediata iniziativa, e quelle compassionevoli della marina, non era certo possibile, nel 1898, come non lo è oggidì, che l'Italia prendesse a cuore una così grave situazione; ma non è da dubitarsi che se l'esercito fosse stato in minima parte capace di entrare in azione e l'armata in grado di affrontare con fortuna una equivalente forza britannica, è da ritenersi che l'Inghilterra non avrebbe affrontato, data la situazione politica internazionale, l'eventualità d'una guerra.

È ben vero che a tale remissività l'Inghilterra sarebbe stata condotta piuttosto dalla influenza strategica della Sicilia e della piazza di Messina, anzichè dalla forza materiale dell'armata; ma queste efficienze strategiche che permetteranno, come avrebbero permesso nel 1898, di alimentare con vigoria la guerra in Africa, spingendo l' esercito colle spalle e le comunicazioni assicurate verso l' Egitto, continueranno ad avere il loro valore, ed a ristabilire l' equilibrio compromesso dalla insufficienza navale.

Il successo iniziale dell'impresa di Tripoli e di qualsiasi altra impresa coloniale mediterranea è quindi subordinato alla politica, basata sulla effettiva potenza dell'Italia.

Questa potenza militare per essere veramente efficace ed arbitra delle situazioni, deve essere però sempre utilizzabile, e non soltanto dopo parecchi mesi dalla data delle mobilitazioni parziali, divenute oramai una pratica di disorganizzazione permanente dell'esercito e della nazione.

La stessa virtualità militare che giustifica l'iniziativa di Tripoli e ne guarentisce il successo iniziale, è pure quella che, meglio di qualsiasi altro provvedimento, guarentirebbe la sicurezza e la stabilità della colonia.

Lo sgomento delle spese militari per stabilimenti, fortificazioni... che tanto contribuisce ad alienare la pubblica opinione da qualsiasi iniziativa dello Stato, non parrebbe nel caso speciale di Tripoli troppo giustificabile.

Le minacce indigene che ci condussero, benchè da me prevedute nel 1885, a così gravi disastri nell'Eritrea, non sono tali da richiedere per la Tripolitania opere interne di difesa.

Le minacce laterali, inglesi o francesi, non possono escludersi efficacemente che in virtù della nostra potenzialità arbitrale nelle questioni di dominio mediterraneo.

Ogni provvedimento locale non avrebbe che poca influenza perchè la sicurezza di tutta la colonia dipenderebbe in massima parte dalla intensità del dominio navale.

Questa intensità può giovarsi di posizioni militari opportunamente scelte nella colonia, e non potrebbe negarsi che Biserta, Porto Said, Suez, abbiano un grande valore, date le speciali situazioni della Tunisia e dell'Egitto.

Le condizioni speciali della Tripolitania, comprendendo il Barca e la Cirenaica, non impongono grandi piazze marittime, e sarebbe grave errore strategico spostare da Messina, senza imperiose ragioni, la nostra base navale d'operazione.

Una stazione torpediniera e carboniera bene protetta e provveduta sulla costiera fra Bengasi e Dernah, se sarà possibile trovarla, senza spingersi fino a Toubruk, è quanto ci occorre per estendere da Taranto, Messina e Capo Passaro, ove dovrebbe sistemarsi una buona stazione di vedetta, fino alla costiera tripolitana il controllo navale.

Ogni eccesso di opere fortilizie, oltre quelle indispensabili per una forte stazione torpediniera, ci parrebbe sprecato, parendoci che quel denaro potrebbe meglio spendersi a Messina, a Capo Passaro e per l'armata.

Ciò che importa è invece di prestabilire esattamente quali dovrebbero essere i limiti costieri della Colonia onde escludere fin d'ora, interferenze di sovranità che ne menomerebbero l'importanza e complicherebbero la situazione.

***

Le considerazioni precedenti, benchè non risolvano completamente il problema coloniale, permettono però di formulare i concetti fondamentali che dovrebbero presiedere alla preparazione della impresa di Tripoli.

Questi principali criteri parrebbero essere i seguenti:

1. L'Italia è la nazione europea che, dopo l'Inghilterra, ha la massima attitudine alla espansione coloniale permanente.
2. Questa attitudine è specialmente dovuta alle energie

etniche, tanto nazionali che individuali, anzichè alle energie dello Stato.

3, L'utilizzazione delle energie etniche è menomata dalla insufficienza presente dei mezzi per la lotta di concorrenza, e perciò le colonie spontanee difficilmente potrebbero essere mantenute nel circuito delle utilità nazionali.

4. La capacità di concorrenza commerciale ed industriale richiedendo un lungo periodo di attivazione, l'Italia deve tendere, per ora, piuttosto verso la colonizzazione di Stato anzichè verso quella spontanea.

5. L'esperienza dell'Eritrea non è tale da concederci grande fiducia nella sapienza di Stato, ma non è da escludersi che in situazioni meno difficili si possa fare meglio.

6. L'impresa coloniale più facile e più rimuneratrice è indubbiamente quella di Tripoli.

7. Lo *statu quo* non potrebbe lungamente preservarsi, e tutto tende a fare di Tripoli una colonia europea.

8, La nazione che ha, fra tutte, il massimo consenso, la massima attitudine e la maggiore probabilità di successo è indubbiamente l'Italia.

9. Il còmpito che spetta all'Italia non è soltanto di civiltà, ma è anche di pace.

10. L'attuazione dell'impresa, dato il generale consenso, sarebbe facile tanto politicamente quanto militarmente.

11. L'indoie della colonia di popolamento, e non di possesso militare o di sfruttamento, tenderebbe rapidamente alla organizzazione civile.

12. La forma politica più conveniente è quella della sovranità diretta, esercitata da un governatore civile.

13. L'indole delle popolazioni arabe consiglierebbe però di attenersi piuttosto alla organizzazione di Algeri anzichè a quella dell'Eritrea.

14. L'armonia degli Italiani e degli Arabi si conseguirà facilmente e la sicurezza interna della colonia potrà mantenersi senza difficoltà.

15. La sicurezza politica esterna è subordinata alla capacità reale del potere militare italiano.

16. Il potere militare necessario e sufficiente è quello che può rendere l'Italia arbitra fra l'Inghilterra e la Francia.

17. Questa efficienza è pure quella che risolve nel migliore dei modi il nostro problema difensivo, nella peggiore delle evenienze.

18. Questa obbiettività non è conseguibile, specialmente nei rapporti coloniali, senza una radicale riforma della organizzazione dell'esercito.

19. La creazione di un reparto di truppe coloniali, come fu già progettato, non sarebbe che una soluzione apparente, ma non reale del problema.

20. La trasformazione organica dell'esercito è una condizione *sine qua non* della sicurezza e della prosperità dell'Italia.

21. Anche nelle misere condizioni presenti dell'esercito e dell'armata, l'Italia può, per la sua posizione geografica e per le sue piazze da guerra, esercitare una grande se non risolutiva influenza, in tutte le questioni mediterranee.

22. L'impresa di Tripoli, anche nella situazione attuale, presenta non solo grandi probabilità di immediato successo, ma benanche di preservazione e sicurezza futura.

23. Tale preservazione non impone opere difensive locali, nè interne, nè costiere, basandosi sulla potenza militare nazionale; ma una buona stazione carboniera e torpediniera, capace di servire anche di punto d'appoggio per le truppe, potrebbe rendere importanti servigi.

24. Questa stazione marittima dovrebbe sistemarsi sul tratto costiero fra Bengasi e Dernah, per ragioni strategiche, evitando di troppo spostarsi verso levante o verso ponente, se pure si trovassero migliori condizioni topografico-militari, poichè la minima distanza fra Messina e la stazione ed il più sicuro tragitto sono le condizioni di maggiore efficienza militare.

25. Il rendimento economico della colonia, tenendo conto di tutte le condizioni locali, non potrebbe essere rapido, ma il rendimento politico e morale sarebbe considerevole ed immediato se l'Italia sapesse farsi valere, avvalorando le sue iniziative con un potere militare capace di rendersi arbitro delle questioni mediterranee.

Questa serie di aforismi è sufficiente a tracciare le direttrici generali del nostro problema coloniale ed a confortarci nelle nostre timide aspirazioni, quando queste abbiano per obbiettivo il nostro risorgimento marittimo.

D. Bonamico.

GERMANIA MARINARA

'entrata in servizio del nuovo piroscafo gigantesco *Kaiser Wilhelm II* è un avvenimento che non può sfuggire all'attenzione del mondo marittimo, poichè rivela al tempo stesso la potenzialità d'un'industria divenuta al più alto grado aristocratica, d'una scienza costruttiva conscia di sè, d'un capitale intelligente che fida sull'iniziativa e sul rischio personale.

Il *Kaiser Wilhelm II*, di 20.000 tonn. e 40.000 cavalli di forza, è tutto un prodotto dell'industria tedesca, e col *Kronprinz Wilhelm* e il *Kaiser Wilhelm der Grosse*, è il più bell'ornamento del « Norddeutschen Lloyd » di Brema, come il *Deutschland*, l'*Augusta Victoria*, il *Fürst Bismarck* sono orgoglio della Società « Amburghese Americana ».

Tutt'insieme questi sei soli piroscafi, che rappresentano un centinaio di milioni, val quanto dire il valore di quasi tutto il naviglio a vapore italiano, hanno esercitato tale influenza stimolante di emulazione sulla marina inglese, già celebre per ogni iniziativa architettonica, da indurre la Società « Cunard » a divisare la costruzione di due altri giganti, che però non sono ancor posti in costruzione, perchè nessun cantiere ha voluto sinora assumerne la grandissima responsabilità.

Ma compagnie così colossali, come il « Lloyd » che ha un bilancio di 201 1/2 milioni di marchi, e l'« Amburghese » che l'ha di 174 2/3, non esistono che in Germania, e perciò quella marina, che è nata armata e forte come Minerva, e non conta virtualmente che trent'anni d'esistenza, è assurta,

per straordinaria forza di volontà, al primo posto fra le marine continentali.

Nè teme essa di eguagliare un giorno, in possanza, la stessa marina inglese, chè il vapore, retaggio e gloria del secolo XIX, non ha che cent'anni di vita, e noi non sappiamo ancor prevedere quale sarà la sua azione, già portentosa, quand'esso avrà raggiunto nei paesi nuovi, fecondati dall'emigrazione e vivificati dal telegrafo senza fili, lo stesso grado di potenzialità produttiva, di cui ha dato prova, in sì breve periodo, in questa vecchia Europa.

E le due Società, a prescindere dalle altre imprese congeneri, si preparano a questa eventualità: insieme si uniscono per esercitare il servizio dell'Estremo Oriente, non si scoraggiano ai primi insuccessi, rinnovano e ingrandiscono il materiale, fino a produrre quei colossi che vediamo tuttodì nei nostri porti, dei quali son familiari, e che si chiamano *König Albert* e *Prinzess Irene*, *Hamburg* e *Kiautschau*. L' « Amburghese » costruisce il *Graf Waldersee*, il *Moltke*, il *Blücher* di 13.000 tonnellate, il « Lloyd » improvvisa una flotta di 47 piroscafi di 67.000 tonnellate insieme pel cabotaggio della Cina e dell'Australia, entrambe le due Società sorelle si tuffano nel « trust » di Morgan, non per arrendersi, ma « per salvaguardare l'incolumità dei porti tedeschi, contro i tentacoli della piovra americana ».

A quest'opera patriottica, gigantesca e mirabile non è estranea la politica economica dello Stato, non è insensibile l'affetto intenso e la cura che pone l'Imperatore nel coltivare e spronare l'iniziativa personale, il che vale ancor più del sussidio materiale dello Stato medesimo.

Perciò Egli non può ripensare senza viva soddisfazione alle umili origini della piccola marina dell'Elettore di Brandeburgo, Federico Guglielmo: alle piccole navi del 1676, che pure portavano nomi predestinati, come *Kurprinz*, *Berlin* e *Potsdam*, ed erano armate di 20, 16 e 12 cannoni, Guglielmo II, Imperatore e Re, ha sostituito una potente flotta moderna, priva dei pregiudizi della tradizione, come la si può vedere nella magnifica opera del comandante Giorgio Wislicenus, *Unsre Kriegsflotte*, illustrata dagli acquerelli di Schwinge e Willy Stöwer; mentre alle flotte Anseatiche di Amburgo, di Brema e Lubecca e alle compagnie commerciali del secolo XVIII sonosi sostituiti, con più vasto raggio d'azione, quei grandi organismi dei quali ho dato più su un'idea, descritti dal Busley in *Die neuen Schnelldampfer*.

E mentre le « Grusonwerke » e le « Acciaierie Krupp » di Essen preparano i materiali con quella potenza multiforme di mezzi di che diedero prova l'anno scorso all'Esposizione di Düsseldorf, ove il modesto titolo di esposizione regionale parvemi degno di onorare tutto un impero, i cantieri « Vulcan » di Stettino e « Schichau » di Danzica, e tanti altri sparsi sulla lunga costiera fino a Wilhelmshafen, li commettono insieme, in forma di potenti navi guerresche e mercantili.

Un'idea abbastanza particolareggiata di queste vaste organizzazioni, fatte per la nazione e non per le private cupidigie, può aversi dalla mia storia della « Marina Mercantile Germanica », pubblicata dieci anni or sono nella *Rivista Marittima*.

Ma molto meglio di me han fatto certo, in riguardo alle costruzioni navali, Tjard Schwarz ed Ernst von Halle nella loro recentissima opera: *Die Schiffbauindustrie in Deutschland und im Auslande*.

A coronamento di questa produzione grandiosa, stanno l'Accademia di Kiel e le numerose Scuole nautiche, in grande onore in Germania, mentre la « Seewarte », finora diretta dal Neumayer, nelle investigazioni meteorologiche e oceanografiche si è elevata al primo posto fra gli uffici Idrografici delle nazioni più dotte.

Fra le principali pubblicazioni della « Seewarte » mi piace ricordare *Die Wichtigsten Häfen Chinas*, il *Segelhandbuch für den Atlantischen Ozean* ed i Portolani dell'America Meridionale e del Mediterraneo, non che la Carta Piloto mensile, redatta con grandissima cura, dalle quali tutte risalta l'assidua, intelligente cooperazione che l'ufficio riceve dai navigatori germanici, in ogni mare del globo.

Risultato di tutto questo lavorio intellettuale e pratico, economico e finanziario, industriale e scientifico, è che i tedeschi hanno raggiunto il più alto spirito d'intrapresa sul mare e nei commerci esteri e coloniali, e al tempo stesso, il maggior grado di sicurezza nella navigazione oceanica, mediante l'uso di navi efficienti, dal doppio punto di vista tecnico ed economico, e quelle navi san condurre con la scorta dei più sani insegnamenti scientifici e con la disciplina zelante dei popoli sacrati ai più alti destini.

Ciò premesso, non deve recar meraviglia se il valore complessivo del naviglio mercantile germanico ch'era di 352 milioni di nostre lire nel 1890, sia cresciuto a 532 milioni nel 1898, a 580 milioni nel 1899 e abbia superato 705 milioni nel 1900. Tal valore si è duplicato in dieci anni non soltanto in tonnellaggio; ma sopratutto in qualità.

La grandezza d'una Marina non dipende tanto dalle circostanze d'ambiente, quanto dall'iniziativa sincera e obiettiva e dalla potenzialità intellettuale di coloro che debbono saper proporzionarla ai bisogni e alle risorse del paese.

SALVATORE RAINERI.

IL MATCH NAPOLI-NIZZA

IL *match* Napoli-Nizza si corre la 4ª domenica dopo Pasqua alternativamente a Napoli e a Nizza su un percorso di 4500 metri in yole di mare, tipo regolamentare a otto vogatori e timoniere.

Fondato nel 1900 venne corso la prima volta a Napoli il 2 giugno del 1901 e finì colla vittoria assai facile del « Club Nautique » di Nizza.

Nel 1902 non venne corso, essendosi la S. C. « Italia » ritirata pochi giorni prima della corsa, causa impossibilità di alcuni suoi vogatori di recarsi a Nizza.

Il 10 maggio di quest'anno ricorreva per la terza volta la data di questo incontro, che ormai comincia ad avere quella notorietà e quel successo che i suoi promotori giustamente si proponevano.

Ne è prova l'interesse straordinario che la corsa suscitò a Nizza, la grande attesa pel risultato in Francia e in Italia, i mille commenti che ne hanno seguito l'esito.

Ormai rassodato da questa terza prova il grande incontro annuale tra le due nobilissime città: tra le due nazioni che un rinnovato legame di cortesia e affetto riunisce non può più volgere a male, ma solo acquistare sempre più nome e rinomanza sì da avverarsi l'augurio che fece il sig. Franck Pilatte nel suo brillante brindisi del 10 maggio sera al gran banchetto in onore dell' « Italia », che cioè il suo nome prenda posto a lato dei più gloriosi in fatto di rowing, a lato di Oxford-Cambridge, di Henley e di Paris-Francfort.

***

Il *match* non potè avere luogo il 10 causa lo stato del mare: fu rimandato e si corse il giorno dopo alle ore sei di sera.

Il campo di regata tracciato nell'incantevole baia degli Angeli stabiliva la partenza alla stazione tranviaria di Californie all'estremo Ovest della baia di Nizza: l'arrivo davanti al terrazzo della Jetée Promenade: svolgendosi al largo la corsa la linea retta tra questi punti non avrebbe potuto essere seguìta dal publico, venne deciso allora che il percorso si componesse di una serie di linee spezzate in modo da seguire l'andamento della riva a un 200 metri all'incirca, e tale risultato fu ottenuto mediante boe che determinavano i vertici di questa linea poligonale. E siccome fu osservato che con questo percorso l'equipaggio alla « corda », cioè al largo, avrebbe avuto indiscutibilmente un minore percorso, così fu stabilito che questi dovesse dare un compenso all'avversario e precisamente si stimò che questo compenso dovesse essere di 20 metri, e fosse dato all'arrivo.

Ci sia concesso qualche osservazione su questo sistema che fu aspramente attaccato e criticato (in ispecie dopo l'esito) dai giornali nizzardi.

La corsa in linea retta, con arrivo e partenza alla pari sono senza dubbio, l'ideale; ma data la necessità a Nizza di svolgere la corsa vicino alla spiaggia, perchè il pubblico vi potesse partecipare, noi non vediamo disposizione migliore delle prese: non si può far a meno del percorso a sviluppo poligonale: quindi non si può far a meno di ammettere che dei due concorrenti l'interno abbia un percorso minore: non si può far a meno di dargli un compenso e questo non può essere stato dato che in partenza o all'arrivo (e i due sistemi hanno ognuno vantaggi e difetti, per quanto noi saremmo piuttosto partigiani del compenso dato in partenza).

Una sola osservazione potremmo fare ed è questa e sussidiata da nostre ricerche tecniche, che i 20 metri dati erano assai inferiori a quanto effettivamente si sarebbe dovuto dare: ammettendo, come fu ammesso in giuria, che la distanza, che doveva separare i due equipaggi, fosse di 10 metri.

Il *match* non si potè correre il giorno 10 causa lo stato del mare, ebbe luogo il giorno seguente alle 18: il cielo era coperto, calma assoluta di vento, mare a lunghe e grosse onde lentamente svolgentisi, ma recanti poco danno agli equipaggi.

Alle ore 18,05 lo *starter* diede il segnale di partenza agli equipaggi avversari: Nizza al n. 2, verso mare, Napoli all'1 verso terra: i due equipaggi, distanti un 50 metri l'un dall'altro, e allineati per errore del giudice arbitro sulla boa dei 4200 metri (notiamo a questo proposito che se apparve naturale l'errore da parte di chi era ignaro della località, non si comprende come chi praticissimo del luogo non se ne sia accorto e non abbia avvertito l'arbitro dell'errore), questo errore nella boa al largo fa sì che l'allineamento di partenza fosse a parere di Napoli assolutamente difettoso e a suo danno; l'ottava voga di Napoli trovandosi all'altezza del timone di Nizza e ciò quando i due equipaggi erano su direzioni parallele e la corda del percorso toccava a Nizza.

La partenza assai calma pei due equipaggi, 35-36 circa per Nizza, 31-32 per Napoli, dà un leggero vantaggio a Nizza, che unito a quello di partenza gli permette di prendere risolutamente la testa e di condurre la corsa; a 300 metri la corsa sembra decisa, Nizza ben distaccata voga a 33-34 colpi al minuto, lunghi e poderosi, con un assieme perfetto; Napoli a 30-31, più corti e molto leggeri, con minor assieme ed energia, quasi diremmo senza convinzione.

Ma lentamente Napoli migliora il suo colpo, la sua passata diviene più decisa, più energica, l'attacco si accentua, pur senza perdere la leggerezza e lo slancio della ripresa e lentamente, ma continuatamente riguadagna su Nizza; essa abbandona la sua acqua al largo e stringe il percorso quanto più può, tenendosi di fianco solo quel tanto che la « scia » di Nizza non le rechi nocumento. A 1200 metri, alla prima boa, Nizza non ha che la propria imbarcazione di vantaggio, Napoli è ben in corsa e si può prevederne la vittoria; la corsa procede così in una specie di bordo a bordo speciale, Nizza avanti a 33-34, Napoli indietro a 30-31, Napoli guadagnando sempre sul rettilineo, perdendo nell' angolo; verso i 3100 metri Napoli sforza e per 400 metri pur senza aumentare quasi i colpi, guadagna su Nizza e si porta quasi a paro; sembra che la corsa si decida, ma ciò non è: Nizza resiste e un'ondata di risacca rimette Napoli al suo secondo posto: all'ultima boa di percorso a 1000 m. circa dall'arrivo, i due equipaggi uno dietro all'altro sono quasi a contatto: dopo essa, Napoli si getta verso terra verso la sua boa d'arrivo, Nizza prosegue al largo: ben presto la corsa va a decidersi. Napoli accentua i suoi sforzi e a 300 metri dall'arrivo aumenta e con uno splendido *serrate* taglia prima il suo traguardo d'arrivo con un quarto circa di imbarcazione su Nizza, che anch'essa, benchè più tardi, ha aumentato la sua andatura.

La corsa accanita quanto mai non ha quasi precedenti: dopo 4200 metri vincere per pochi metri è una cosa che onora tanto il vincitore come il vinto: ed è strano che le differenze di uomini, di stile, di allenamento tra i due equipaggi abbiano portato come complesso a una così piccola differenza.

Nizza era migliore di Napoli come uomini, aveva un Prével capovoga, l'intiera bordata di sinistra era la stessa del *match* del 1901: era la stessa di quel che si può chiamare « il grande otto » di Nizza, che innumeri vittorie hanno reso celebre; la bordata destra, più giovane, contava pure elementi di prima scelta e già usi alla corsa e alla vittoria; l'allenamento era buono e se pure lo stato del mare aveva impedito i percorsi negli ultimi giorni, il lungo lavoro per le regate del 12 aprile, e il susseguente molto serio e studiato, metteva l'equipaggio in buone condizioni; e ne è prova l'aver potuto mantenere l'andatura a 34 per tutto il percorso. Il colpo era lunghissimo, esteticamente ben attaccato, l'assieme del corpo e delle pale perfetto: con questo però la marcia non era buona, l'imbarcazione non si staccava sotto il colpo, ed era pesante in ripresa: gli uomini si spingevano troppo avanti e per ciò solo l'attacco, che pure sembrava poderosissimo, non poteva effettivamente esserlo, la passata, che pur sembrava fortissima, era però deficiente assai come velocità in acqua probabilmente per la defi-

cienza intrinseca dell'attacco. Dato il colpo molto lungo, la passata lenta, e il numero di colpi elevato mancava totalmente il giusto rapporto tra i tempi della passata e della ripresa, questa era troppo precipitosa; e per conseguenza malgrado tutta la eccellente preparazione, Nizza camminava poco sotto il colpo, meno in ripresa; la barca era senza slancio e non ci stupisce affatto che Prével, a chi dopo la corsa si lamentava non aver Nizza sforzato quasi di fronte ai ripetuti attacchi dell' « Italia », abbia risposto che l'equipaggio non poteva più aumentare nè i colpi, nè la passata, salvo a esaurirsi.

Napoli era poco omogenea di uomini e di allenamento, tre uomini giovanissimi (18 anni); aveva gran parte dell'equipaggio nuovo alle grandi corse, il capovoga ai suoi primi debutti, il quattro e il sette assolutamente non allenati.

L' « Italia » aveva una palata leggera, poco lunga all'attacco, piuttosto lunga all'uscita, l'attacco non molto poderoso, curata però assai la spinta di gambe, poderosissimo il colpo alla metà e verso la fine; lo slancio delle braccia aumentato; la ripresa a tendenza lenta e leggera. Napoli era allenata a 28-29 e difettava per una esitazione all'attacco; in regata, portato il colpo a 30-31, l'esitazione scomparve e specie dopo i primi 2000 metri la palata era buona, velocissima e non sforzata, ben cadenzata, la ripresa lenta e leggera e la marcia dell'imbarcazione, benchè meno poderosa e impressionante, molto migliore e più slanciata che quella di Nizza: tutto ciò permise a Napoli i numerosi sforzi che dovette fare per riguadagnare quanto i giri al largo intorno alle boe e le onde di risacca, più sentite per lei interna, gli facevano perdere su Nizza.

In più, Napoli, che aveva rotta la sua yole di Lein in una uscita preparatoria, ha compiuto un vero *tour de force* fornendo la corsa nella yole di Dossunet del « Club Nautique » (lasciata da questo per usare una nuovissima imbarcazione di Dossunet, del « Rowing-Club » di Parigi), con un cambiamento completo di installazione e dovendo servirsi anche in parte di remi mai usati e mai provati.

L'equipaggio del « Real Club Canottieri Italia » di Napoli era composto dei signori Giuseppe Kernot, Guido Martorelli, Carlo Pinto, Guido Fiorentino, Michele Ceriani, Giuseppe Contratti, Fiorenzo Pagliano, Massimo Salvati, timoniere V. Proto.

L'equipaggio del « Club Nautique » di Nizza era composto dei signori L. Prével, E. Raspini, L. Rondel, Mignon, A. Lauro, A. Roux, M. Conso, F. Lautard, timoniere L. Bonfiglio.

Le accoglienze che i canottieri italiani hanno avuto dai colleghi nizzardi rimarranno per loro un indimenticabile e carissimo ricordo.

Tutta la *camaraderie* e cortesia che sono innate nell'animo francese, tutti gli entusiasmi e le gentilezze meridionali furono per noi, e noi ne siamo e ne resteremo perennemente grati ai nostri buoni amici di Nizza, a M. Pilatte, il rappresentante ufficiale della Società, il sovrano e puro oratore nella nostra lingua; a M. Coucke, il grande *padre* del canottaggio nizzardo, a M. L. Prével, il rappresentante ufficioso, direi, dei nostri camerati tanto allegro, tanto buono e simpatico, e che veramente fu il nostro idolo, come lo è dei suoi compagni e dei soci tutti del « Club Nautique » di Nizza.

I canottieri dell' « Italia » ebbero liete accoglienze dappertutto ove ebbero occasione di recarsi, al Casino, al Palazzo della Jetée Promenade ove furono accolti al suono della Marcia Reale, ove fu dato uno spettacolo di gala in loro onore e siamo lietissimi di renderne qui pubblica testimonianza di gratitudine.

La sera del 10, giorno prima fissato per la corsa, i canottieri di Nizza offersero ai colleghi di Napoli un gran banchetto nel magnifico salone dell'Hôtel de France; numerosissimi gli intervenuti, e noi avemmo pure il piacere di ammirare al posto d'onore le nostre gentili patronesse signora Giulia Enrietti Fiorentino e signorina Maria Fiorentino, venute anch'esse a Nizza a unire l'incoraggiamento della loro bellezza e bontà, a quello dei parecchi consoci presenti, a quello di tutta la numerosissima colonia italiana di Nizza. Applauditissimi il brindisi in italiano del signor F. Pilatte e quello del signor Enrietti in Francese.

Il giorno appresso dopo la corsa vi fu grande ricevimento al « Club Nautique » per la consegna della coppa; non numereremo i discorsi, gli urrah!, e lo champagne; e fino... al mattino vincitori e vinti portarono in giro per Nizza l'eco della loro gaiezza e del loro cameratismo.

Il dodici, organizzata dal « Club Nautique » di Nizza, fuvvi in onore nostro una gita in *breack* per la strada alta della Turbie a Cap Martin, Montecarlo, Monaco e ritorno a Nizza.

La gita, durata l'intiera giornata, fu felicissima, la strada della Turbie e della Corniche en haut, svolgentesi sul mare a 600-700 metri d'altezza, offre dei punti di vista assolutamente eccezionali; ammirammo entusiasti volta volta e Cannes e Nizza e la sua baia, e tutti i seni, tutti i capi di quel meraviglioso paese che si stende da Cannes a San Remo, sempre splendido nella varietà dei mille e diversi punti di vista.

A Montecarlo verso le 13 i gitanti si riunivano a colazione nelle vantate sale dell'Hôtel de Paris, *déjeuner* gaio, a piccoli gruppi, chiuso con un brindisi di M. Pilatte.

In appresso visita al Casino, una fermatina nella sala del concerto a gustare un po' di buona musica, poi una capatina nelle sale da giuoco, l'unica parte del programma... non troppo felice... perchè parecchi dei vogatori napoletani non trovarono nelle tavole da gioco... quella cortesia che forse si attendevano...

Verso le 16 la « Société des Régates de Monaco », tutta imbandierata, offriva ospitalità e un bicchiere di champagne ai rovingmen italiani e francesi, e anche qui cortesie su cortesie, e un gentile discorso del suo presidente sig. Neri, di cui ci piace ricordare una frase, quella ove si augurava e prometteva di partecipare lui e i suoi consoci alla *spedizione*... che il prossimo anno il « Club Nautique » organizzerà per Napoli per assistere al gran *match*.

Dispiacenti, ma forzati dall'ora, lasciavamo verso le 17 i cortesi camerati di Monaco e iniziavamo il ritorno verso Nizza, ritorno delizioso e che rimarrà nei nostri cuori e nella nostra mente impareggiabile e indimenticabile, tra il mare scintillante e la costiera sparsa di ville e coperta di fiori, indorata dal sole al tramonto su quella strada della Cornice tanto celebre, tanto accidentata, tanto varia, tanto ricca di punti di vista eccezionali. Sfilarono così davanti ai nostri occhi incantati: Eze in alto, poi lungo il mare Beaulieu, la penisola di Saint-Jean, Villefranche colla sua splendida rada, poi Nizza adagiantesi in fondo alla magnifica baia degli Angeli...

Indimenticabile ho detto ed è la parola, e noi tutti ne conserveremo sempre il ricordo insieme a quello di chi fu il *capitaine* della gita, M. Coucke, il simpaticissimo gentiluomo, il graditissimo amico, insieme a quello di tutti gli amici che abbiamo riveduto e che abbiamo conosciuto al « Club Nautique » di Nizza e che speriamo rivedere tutti, nessuno eccettuato, e, coi loro amici ancora, il prossimo anno qui in Napoli graditi ospiti nostri.

fz.

LA SQUADRA FRANCESE IN ALGERI

L'incidente della "Jeanne d'Arc ,,

INANZI agli occhi e nel cuore di francesi e algerini, affratellati ormai in modo da costituire una sola, grande, potente famiglia, perdura tuttavia la visione e l'entusiasmo delle feste che, sulla terra africana, salutarono il Presidente Loubet, feste meravigliose, pittoresche, indimenticabili, feste civili, religiose e marinaresche, o, per meglio dire, politico-marinaresche, feste importantissime perchè l'eco andò lontano, si ripercosse in ogni dove e continuerà a ripercuotersi, non invano essendosi strette intorno al luminoso tricolore di Francia le bandiere d'Inghilterra, di Russia, di Spagna, del Portogallo e d'Italia nostra.

La *Jeanne d'Arc* appena entra nel porto di Algeri col Presidente Loubet a bordo.

Nella rada bellissima di Algeri le navi italiane e francesi si ritrovarono in amicale convegno, memori, e piene di segrete speranze: vennero a consolidarsi così quei vincoli di fraternità affettuosa che allacciati, a Cagliari, dovevano stringersi saldamente a Tolone, quei vincoli che, in un giorno non molto lontano, saranno durevolmente cementati in uno dei nostri porti, nel maggiore d'Italia, augurio e speranza, sul mare di Genova, in vista della classica terra degli audaci navigatori, e degli abilissimi commercianti.

Mentre le due squadre italiana e francese, in Algeri, dimostravano al mondo civile che non invano furono arrossate dello stesso sangue i campi di Lombardia e di Borgogna, e che i figli non possono essere degeneri dai padri, un'altra nave, colle giovani speranze dell'Armata di Francia, trionfalmente passava da Spezia a Napoli, da Napoli a Messina, da Messina a Venezia.

Quivi Vittorio Emanuele III saliva a bordo del *Duguay-Trouin* e, con cordiale espansività, stringeva la mano del comandante, che, in quella laguna, sogno di poeti e di pittori, in quel momento storico era la incarnazione non della sola marina, ma di tutta la grande Patria francese.

E per la laguna, non più immersa nel silenzio così caro alle anime sentimentali e innamorate, si diffuse altissimo il duplice saluto augurale:

— Viva la Francia!

— Vive l'Italie!

In Algeri, quasi al tempo stesso, lo stesso saluto usciva, vibrante di caldo affetto e d'entusiasmo, dai robusti petti dei marinai dell'incrociatore corazzato *Jeanne d'Arc* e della corazzata *Sicilia*, il primo colle insegne presidenziali in testa d'albero, l'altra con la bandiera di Francia al sommo dell'albero militare, le artiglierie di entrambi tuonanti in salve, entrambe le navi unite da cavi d'ormeggio, venendo così a costituire un tutto solo, come la realtà di un grande o magnifico sogno, un'ideale patria comune, l'indissolubile fratellanza latina.

L'incrociatore corazzato *Jeanne d'Arc,* impostato sugli scali dei famosi cantieri del Mediterraneo, nel golfo di Tolone, il 24 ottobre 1896, scese al mare l'8 giugno 1899, ed inalberò la fiamma distintiva delle navi in armamento due anni dopo. Appartengono allo stesso tipo, alquanto migliorato: *Léon Gambetta*, *Jules Ferry*, *Victor Hugo*, *Jules Michelet.*

Le dimensioni e le caratteristiche principali dell'incrociatore corazzato *Jeanne d'Arc* sono le seguenti:

Lunghezza m. 145; larghezza m. 20; immersione a prora m. 8,12; spostamento 11.270 tonn.; forza dell'apparato motore 28.500 cavalli indicati; velocità massima oraria nodi 23; eliche 3; provvista di carbone 2100 tonn.; raggio d'azione alla velocità normale di dieci nodi 13.500 miglia. Corazzatura: 150 mm. di spessore le piastre della cintura, 75 quelle di batteria, 200 quelle delle torri, 75 mm. di spessore le traverse e 65 mm. il ponte di protezione. Armamento guer-

resco; 2 cannoni da 194 mm. uno per ciascuna delle due torri fuori ridotto; 14 da 138 mm., 16 da 47 mm., 6 da 37 mm. e 4 tubi lanciasiluri. Equipaggio 626 uomini.

Per poter ricevere degnamente al suo bordo il Capo della nazione, l'incrociatore corazzato fu assoggettato a diversi e non indifferenti lavori di trasformazione, sollevando, come già pel *Montcalm*, allorchè questi portò il Presidente Loubet in Russia, le recriminazioni giustissime di coloro che, mentre biasimano le somme che si spendono per questa o quella nave guerresca per ridurla a yacht presidenziale, in via affatto temporanea e di brevissima durata, vorrebbero che il Capo di una nazione marinaresca come la Francia potesse disporre di un yacht degno dell'alta, importantissima missione cui sarebbe destinato.

Certo però che l'incrociatore corazzato *Jeanne d'Arc* meritava e meriterebbe sempre l'ambito onore di ospitare il Presidente Loubet, essendo una bella nave, dalle linee svelte, maestosa nell'apparenza, veloce, fornita di quelle comodità che raramente offrono le vere e proprie navi guerresche.

*
* *

La permanenza della *Jeanne d'Arc* nelle acque d'Algeri non fu esente da un piccolo incidente pel quale lo spirito di *camaraderie* degli italiani verso i francesi, e la perizia nautica dei nostri ebbe ad affermarsi con una prova materiale.

Infatti leggesi nel « Diario » di persona ch'ebbe la grande ventura di assistere alle feste d'Algeri, e desidera rimaner celato sotto il pseudonimo di *Drake:*

Venerdì, 17 aprile

« . . . .

« Nelle ore pomeridiane il vento rinfresca ed il mare si alza, facendoci rollare e beccheggiare fortemente: alla sera le comunicazioni con la terra sono interrotte non essendo possibile il traffico neppure con le grosse barche a vapore.

« I bollettini meteorologici registrano cattivi tempi nel golfo di Lione ed in quello di Genova, facendo prevedere che essi avranno ripercussione anche nelle nostre acque.

« La squadra francese ha le macchine pronte non fidandosi di rimanere sulle ancore: anche le navi italiane prendono analoghe precauzioni.

« *Sabato, 18 aprile.*

« Siamo lieti di poter registrare una nota assai lusinghiera per noi italiani.

« La *Jeanne d'Arc*, la quale, ancorata in mezzo al porto, aveva disteso dalla poppa due ormeggi di acciaio sulla *Sicilia*, a causa del forte vento, si spezzarono successivamente e la nave sarebbe inevitabilmente andata ad investire l'incrociatore francese *Du Chayla*, se dalla nostra nave ammiraglia non fosse stato con grande sollecitudine e perizia marinaresca disteso un nuovo cavo di acciaio, il quale ha fermato il colosso, evitando così un vero disastro.

« Il comandante della *Jeanne d'Arc*, capitano di vascello Boisse, ha inviato al comm. Vittorio Moreno, comandante della *Sicilia*, una lettera nobilissima, nella quale dichiara che *si deve esclusivamente all'abilità dei nostri uomini la salvezza della propria nave e che additerà ai suoi ufficiali ed al suo equipaggio l'esempio dei nostri.*

« L'episodio, nella sua eloquente semplicità, non abbisogna di commenti: il nostro cuore di marinai e di italiani deve gioirne vivamente....

« *Domenica, 19 aprile.*

« Lo stato del vento e del mare sono peggiorati.

« Questa notte la corazzata *Charlemagne* ha arato sulle ancore ed ha corso rischio di essere trascinata sopra un basso fondo esistente presso l'imboccatura del porto.

« La divisione francese alle ore nove salpa e va ad ancorarsi sotto capo Matifou in una specie di baia ridossata dai venti di Nord-Est.

« Nel pomeriggio la *Varese* e la *Garibaldi* imitano la manovra, non essendo prudente rimanere più oltre in quell'ancoraggio completamente aperto a settentrione.

« Per mezzo del telegrafo senza fili e delle segnalazioni con i proiettori elettrici esse rimangono in continua comunicazione con la *Sicilia*.

La *Jeanne d'Arc* va sulla prora della *Sicilia*.

« *Lunedì, 20 aprile.*

« Alle sette della mattina la *Varese* e la *Garibaldi* lasciano la fonda a capo Matifou e fanno ritorno ad Algeri, attendendovi la *Sicilia*, che poco dopo esce dal porto fra gli *urrah!* della *Jeanne d'Arc* e del *Saint Louis*.

« La manovra di uscita della *Sicilia* si presentava assai difficile essendo la nave costretta in un piccolo spazio fra le barche di carbone, le navi ormeggiate e la secca esistente in mezzo al porto.

« Mediante l'impiego intelligente delle due macchine manovrate energicamente in moto inverso, il comandante Moreno è riuscito a girare in così piccolo spazio e quindi con la macchina di sinistra a tutta forza ha doppiato l'estremità del molo, uscendo a gran velocità.

« La *Varese* con brillante manovra, passando a pochi metri a tutta forza di poppa alle navi francesi, la raggiunge seguita dalla *Garibaldi*.

« La divisione italiana, fatta una salva di 21 colpi alla quale risponde l'intera squadra francese, fa rotta in linea di fila per l'Italia alla velocità oraria di quindici miglia ».

∴

Gli echi diffusero e portarono lontano il rombo di quella salve, che non fu un addio ma un arrivederci in mare italiano.

Venga, venga presto la squadra francese tra noi, e a Genova come a Napoli, a Spezia come in qualunque altro porto troverà la cordiale espansiva accoglienza di fratelli a fratelli, stretti da un patto di amore, di solidarietà e di comunanza d'interessi, dai ricordi delle battaglie combattute per sacrosanti diritti e dal sangue versato e insieme confuso sui campi gloriosi di Lombardia e di Borgogna.

E. B. di Santafiora.

La nuova fase dell'Yachting Italiano

Nel 1902 il lauro della vittoria aveva circondato sul mare di Provenza, lungo le fiorite sponde della Costa Azzurra, i nostri yachts, come un meritato premio alla nostra vitalità sportiva, alla eccellenza della nostra costruzione.

Due coppe conquistate, quella di Francia e quella del « Club Nautique » di Nizza, restarono per un anno nelle sale del « R. Y.-C. I. », a dimostrazione lusinghiera della nostra passione marinara, e ad incitamento a perseverare nella bella e buona via.

Quest'anno invece, con un crescendo ingiustificato, almeno in parte, le passate vittorie vennero seguite da tre sconfitte, le quali ci hanno piombato in una delusione che minaccia di paralizzare le latenti iniziative.

La propaganda dei fatti, venuta svolgendosi in questi ultimi anni mercè l'opera assidua di S. A. R. il Duca degli Abruzzi, del « R. Y.-C. I. », di tutti i Clubs della Riviera che seguirono la spinta data dal « C. N. G. », e dei Clubs dei laghi, l'evoluzione dello sport della vela aveva seguito un cammino ascensionale inaspettato.

Questa evoluzione ci ha rivelato a noi stessi, e nel campo internazionale del yachting ci siamo affermati onorevolmente con prodotti diretti, e con l'abilità del personale nostro.

Ora, in seguito alle cause accennate sopra, un senso di inerzia pare aleggi sui cultori del yachting.

Ma se è lecito additare questa perniciosa perplessità, è anche giusto rilevare che essa è occasionata dall'incertezza d'azione del yachting francese.

Forse quando saranno stampate queste pagine — ed io l'auguro con tutta la fiamma del cuore — questa incertezza sarà svanita ed i nostri vicini di oltr'Alpe, corrispondendo alle logiche conseguenze delle loro vittorie, avranno corrisposto anche alla nostra aspettativa, contribuendo alla crescente floridezza della marina da diporto nel Mediterraneo; ma non credo però utile trascurare le cause che fino al momento in cui scrivo, minacciano la vitalità del nostro yachting, entrato in una nuova fase di azione, per la quale ha assunto un'importanza che interessa la dignità nazionale.

Ci troviamo ad aver perduto la Coppa d'Italia che è stata corsa per la prima volta, e ci troviamo ad aver lasciato conquistare ai Francesi, la Coppa di Francia, col loro vecchio campione, malgrado i nostri tre nuovi prodotti nazionali.

Non parlo della Coppa del « Club Nautique » di Nizza, perchè moralmente la considero vinta dai nostri colori, ma per il resto, mi pare che le sconfitte nostre siano tali da far seriamente pensare.

Era naturale che il « R. Y.-C. I. », in seguito a questo poco lusinghiero stato di cose, aspettasse dai yachtsmen italiani le conseguenti sfide da inviare subito al « Y.-C. F. »: ed infatti appena terminate le regate di San Remo le sfide vennero regolarmente mandate.

Che cosa ne è risultato? Una polemica incresciosa su per i giornali francesi, specialmente dedicati allo sport nautico, per la scelta della località ove correre la Coppa di Francia.

Da questo, è venuta l'incertezza nella nostra azione sportiva.

Si può ammettere il desiderio dei yachtsmen, che lottano attivamente nelle acque del golfo di Guascogna, di vedere correre lungo il loro litorale una bella flotta internazionale di yachts, o disputare la possessione temporanea del massimo trofeo nautico francese, ma non si può ammettere che i nostri vicini possano tentennare nella scelta del campo di corsa destinato al match per la Coppa di Francia, considerando l'interesse generale del loro yachting e la necessità di allargarne la sfera d'azione in confronto a quello degli altri paesi.

È evidente che, se il campo di corsa per la Coppa di Francia fosse scelto nell'Atlantico, si troverebbe difficilmente da noi un yachtsman di così grande abnegazione, da recarsi a correre in quelle acque.

E questo non certamente per assenza di spirito sportivo e

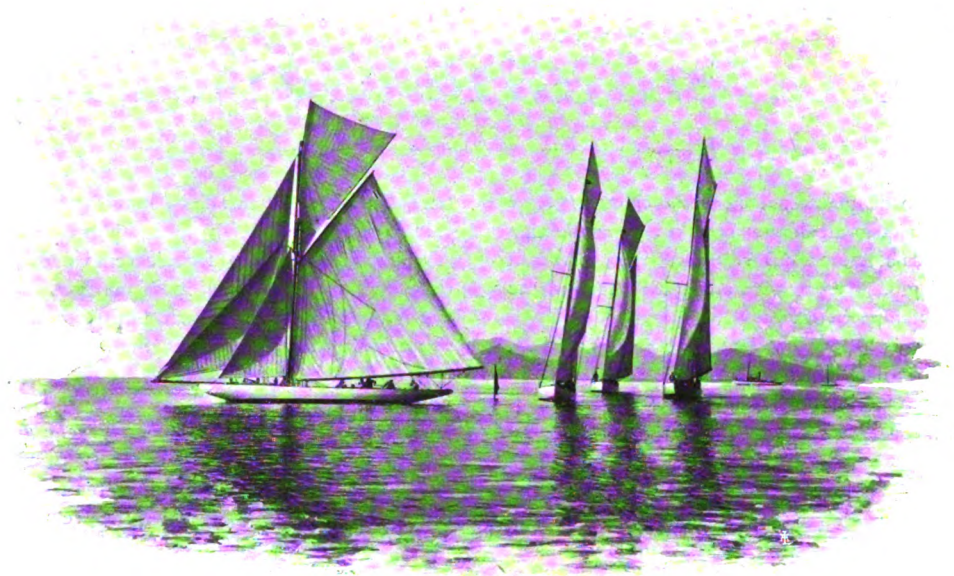
marinaro, ma per il danno che ne verrebbe dal vedere suddivisa, in località lontane e diverse, l'azione delle grandi riunioni internazionali.

Di qui il pericolo che minaccia la nostra costruzione con tutte le conseguenze che ne derivano. Infatti ora che si era entrati nella creazione di yachts di un tonnellaggio discreto come quello della 5ª serie, un tonnellaggio che ci metteva nel yachting internazionale in un rango di una certa importanza, era lecito sperare che il progresso iniziato avesse a continuare; invece la calamità accennata pende sul nostro yachting come una ingiustificabile spada di Damocle.

Vale la pena, in proposito, di riandare sommariamente l'opera del « R. Y.-C. I. » in questi ultimi anni, e si vedrà che il criterio informatore del yachting francese non dovrebbe essere quello che le recenti polemiche vorrebbero in parte far prevalere.

presenti il fulcro più importante del yachting italiano, e che racchiuda nel suo seno e nell'arco delle sue riviere incantevoli specchi acquei, e tutte quelle comodità, anche d'indole industrialmente sportiva, che sono indispensabili.

Nè basta, ma il « R. Y.-C. I. » ha secondato con retto e fermo criterio la tendenza dei nostri yachtsmen a partecipare alle riunioni francesi, ed il frutto si è veduto brillante, specialmente negli ultimi due anni, nei quali i nostri yachts nel risultato completo dell'opera nostra ottennero per numero e per valore i più lusinghieri successi.

Se a tutto ciò si aggiunge l'intensificazione dei programmi delle regate di San Remo, nei quali l'assegnazione dei premi, oltrechè ad essere ricca discretamente — 14.000 lire circa ed 11 coppe d'argento per i quattro giorni di corsa di questo aprile — è distribuita alla serie che consta positivamente saranno rappresentati da 2 o 3 concorrenti, si vedrà che il

Sally *Leda* *Spring* *Caprice*
Alle regate di Cannes-Partenza della crociera Cannes-Montecarlo (fot. Van Ukkel, Cannes).

Nel 1897 il « R. Y.-C. I. » ha creduto opportuno accettare la formula di stazza francese, applicata dall' « U. Y. F. ». Questo è stato il primo passo per promuovere gli incontri dei *racers* italiani con quelli francesi, e favorire questi col creare attrattive per chiamarli nelle acque liguri.

La nostra massima Società nautica, col prendere questo indirizzo, ha creduto necessario allargare il campo dell'emulazione, affinchè fra noi l'amore della vela si rafforzasse, e mirasse a quei perfezionamenti nei quali sono diventati maestri gli inglesi e gli americani.

Ma veduto che scemavano le probabilità di accrescere la flottiglia dei yachts stranieri nelle acque di Genova, durante il periodo delle regate internazionali, il « R. Y.-C. I. » avvisò al modo di non rendere interrotto il movimento a cui aveva indirizzato l'opera sua, e vincendo molte ripugnanze, riuscì a far accogliere le sue nuove disposizioni, quelle cioè di trasportare il campo delle regate internazionali a San Remo, in una località che, trovandosi pressochè alla frontiera italo-francese, si può dire sia un prolungamento della costa azzurra.

E questo, malgrado che Genova abbia rappresentato e rappresenti... yachting italiano non ha trascurato mezzi per provocare una sempre crescente *entente* fra lo sport della vela dei due paesi.

Ebbene, meritava questa nostra attitudine soltanto il dubbio che il yachting francese pensasse a far correre la Coppa di Francia nel nord delle sue coste?

Francamente mi pare che no, ed io voglio credere che si tratti di qualche tendenza isolata che non avrà seguito, come non avrebbe avuto seguito da noi l'idea, se pur qualcuno l'avesse manifestata, di far correre la Coppa d'Italia anzichè a San Remo sulle coste labroniche o sarde.

Ma intanto nessuno dei nostri yachtsmen, se si toglie l'ordinazione di un 5 tonn., si è deciso a dare ordinazioni: ed è certo che ove la Coppa di Francia venisse ad essere corsa nel nord, la costruzione di yachts superiori ai 5 tonn. da noi verrebbe completamente a cessare, portando conseguenze dannose alla concezione architettonica nazionale e generando forse anche un principio di raffreddamento sportivo.

Le considerazioni regionali, di fronte a qualunque genere di idealità, devono essere riguardate subito con sospetto, perchè quasi sempre sono contrarie al generale interesse.

Così è appunto il caso della Coppa di Francia, e la disputa sportiva che rappresenta lo sforzo più importante della nazione sorella, mi pare debba avere la sua marinara esplicazione là dove è maggiore l'accentramento dei yachts da corsa e dove gli appassionati della vela convengono in più gran numero per godere il più serenamente possibile le seduzioni del yachting.

È innegabile che a questo effetto si presta mirabilmente la Costa Azzurra, dove appunto si intensifica la vita del yachting francese. E allora? Perchè queste polemiche che possono dar adito a non simpatiche interpretazioni, e cancellare quelle naturali rispondenze che devono esistere nell'azione dello sport della vela francese ed italiano?

A che prò si sarebbe lavorato tanto per giungere a questo punto, per poi rifare i nostri passi e dimenticare la via magnificamente battuta?

La nuova fase della vita sportiva che viene assumendo fra noi il yachting dovrebbe allargare le sue propaggini, e formentare la fiamma della idealità marinara tutto lungo le coste della penisola e delle isole, dovrebbe preparare il fervore della nuove poetiche battaglie nel campo della vela, e fecondare il movimento marinaro in guisa da farne un'aspirazione largamente popolare.

Questo dovrebbe.

***

Ma per tutto quanto son venuto dicendo più sopra, sarebbe vano illudersi che l'ascensione avesse a continuare ove il yachting francese portasse il campo di corsa della Coppa di Francia in lidi lontani dal generale movimento sportivo.

SKIPPER.

Sulle caldaie Belleville

A conforto di quanto pubblicavamo cinque mesi or sono su queste colonne intorno ad un tale tipo di caldaia, diamo qui sotto la riproduzione di taluni giudizi espressi in proposito recentemente dalla stampa inglese.

L'argomento è per la marina italiana di alta importanza, essendo, come è noto, il generatore Belleville su larga scala adottato per una nostra nave da battaglia di 1ª classe in allestimento, il *Benedetto Brin*, e per due in costruzione, il *Vittorio Emanuele III* e la *Regina Elena*.

***

« *The Globe* » *del 2 gennaio 1903*. — « ..... La nota parlamentare, pubblicata nel novembre 1902 a richiesta di Lord Charles Beresford per stabilire il prezzo delle riparazioni delle caldaie cilindriche e delle caldaie a tubi d'acqua sulle navi della marina militare inglese, deve essere letta con molta circospezione, giacchè, se le nostre informazioni non sono errate come quelle che andiamo a criticare, sembra che nella parte della nota specialmente riguardante le caldaie Belleville, le spese a queste attribuite comprendano le modifiche oltre che le riparazioni.

« Ciò è chiaramente ingiusto verso le caldaie a tubi d'acqua.

« In tutta questa controversia sui vantaggi rispettivi delle caldaie cilindriche e dei generatori Belleville la storia del primo di questi tipi di caldaia da 12 o 15 anni in qua sembra sia stata dimenticata. Le difficoltà provate a quell'epoca erano altrettanto grandi quanto quelle che i macchinisti della marina riscontrano oggi per le caldaie a tubi d'acqua: e mentre sono stati gli ingegneri dell'ammiragliato gli inventori dei « *cap-ferrules* », sono gli stessi ingegneri che hanno propugnato l'economizzatore per la caldaia Belleville, il quale tende a rendere questa caldaia altrettanto economica della cilindrica dal punto di vista del consumo di combustibile...

« Vi sono altri due punti sui quali è necessario fermare l'attenzione.

« Il primo è l'asserzione che i più accreditati tecnici marinareschi siano d'avviso che l'ammiragliato debba ritornare alla caldaia cilindrica.

« Noi non sappiamo a quale ramo della marina ciò si riferisca, ma, ad ogni modo, possiamo personalmente rispondere che i moderni ufficiali e macchinisti sono del parere che un ritorno alla caldaia cilindrica non è più possibile sopra una nave da guerra; ciò sarebbe come un ritorno alla navigazione veliera.

« Il secondo punto è l'asserzione che sia possibile contare sulla caldaia cilindrica per le corse a tirare forzato (quali saranno quelle che le esigenze del tempo di guerra presenteranno) senza timore di avarie, mentre ciò non può farsi con le caldaie Belleville. Questa asserzione appare facilmente inesatta se ci si riporta alle traversate su lunghi percorsi ed a velocità elevata, compiute dalle navi della squadra del Mediterraneo da più di un anno a questa parte. Ad una tale dura prova, in condizioni simili a quelle pel tempo di guerra, i bastimenti con caldaie cilindriche hanno dovuto praticamente abbandonare il campo.

« I nostri vicini hanno recentemente ultimate le prove di consumo di combustibile sull'incrociatore *Marseillaise*, munito di caldaie Belleville con economizzatori. I risultati ottenuti a 1800 ed a 10.000 cavalli dimostrano una grande economia nel consumo; nella prima prova, infatti, le macchine hanno sviluppato fino a 2000 cavalli con un consumo di carbone pari a 1,28 lbs per cavallo e per ora: nella seconda, a 10.000 cavalli, le cifre sono state: potenza 11.041 cavalli, consumo di carbone 1,35 lbs per cavallo-ora.

« Questi risultati sono pressochè identici a quelli che abbiamo ottenuti recentemente sul nostro incrociatore *Powerful* al suo ritorno dalla Cina.

« La caldaia Belleville ha infine recentemente riportato vittoria sulla cilindrica nel caso della corazzata francese *Devastation* la quale ha testè subita una radicale modifica ».

***

« *The Globe* » *del 6 gennaio 1903*. — « Io sono veramente spiacente di dover portare un altro colpo mortale nella cerchia

degli anti-bellevilliani; ma i fatti sono positivi e non è molto facile trascurarli. Eccone qui sotto uno importantissimo:

« L'*Andromeda* (tipo *Diadem*), una di quelle navi di cui pochi giorni or sono un nostro confratello diceva: « Quasi tutti gli « incrociatori del tipo *Diadem* sono divenuti delle unità senza « valore a causa delle loro difettose caldaie Belleville », l'*Andromeda* ha recentemente meravigliato gli ufficiali di bordo, come gli ufficiali macchinisti della riserva e quelli dell'arsenale di Portsmouth per il modo meraviglioso col quale si è comportata nella prova di disarmo.

« All'epoca delle prove ufficiali la velocità massima era stata di nodi 20,5, cifra che era stata naturalmente considerata come la più elevata che l'*Andromeda* potesse giammai raggiungere. Era inoltre la velocità prevista nel contratto. È bene però ricordare come le prove ufficiali di accettazione siano sempre eseguite nelle condizioni più favorevoli: il personale è scelto e fornito dai costruttori, le macchine sono accuratamente regolate durante una serie di prove progressive, i fuochisti sono scelti ed il numero degli ufficiali e degli uomini è generalmente circa il doppio di quello che dovrà essere in servizio, la carena è pulita, entrando di solito la nave in bacino pochi giorni prima delle prove, la quantità d'olio e di grassi per la lubrificazione è illimitata, il carbone, infine, è scelto e proviene dalle migliori miniere del paese di Galles.

« È dunque in condizioni favorevoli che l'*Andromeda* aveva sviluppato 20,5 nodi alla prova di collaudo. Ma la settimana testè passata le condizioni erano completamente differenti nella prova precedente al disarmo.

« Non vi era che il personale di bordo per la condotta della prova, le macchine erano reduci da un percorso di 2000 miglia ed avevano forse bisogno di essere rettificate. La nave non era entrata in bacino da 18 mesi quindi la carena tutt'altro che pulita; il consumo delle materie lubrificanti era limitato alle quantità regolamentari; infine (e ciò è più importante) per combustibile non si avevano che i residui delle carbonaie, ossia carbone assai minuto e probabilmente assai vecchio, tanto più che la nave, come sopra dicemmo, aveva percorso 2000 miglia ad una buona velocità.

« Malgrado però tutte queste sfavorevoli condizioni, la nave ha effettivamente oltrepassato di nodi 1,4 la velocità che aveva realizzato alla prova ufficiale di accettazione a tutta forza.

« L'*Andromeda* era stata per più di tre anni in armamento; esso rimonta all'11 luglio 1899 ».

*
* *

« *Engineering* » *del 30 gennaio 1903.* — « Il recente viaggio del *Good Hope* dall'Inghilterra al Capo è stato seguito con molto interesse, specialmente nel mondo marittimo e tecnico; si era curiosi di vedere in che modo si sarebbe comportato questo bastimento nuovissimo, provveduto di macchine che (salvo le prove di accettazione) non avevano mai funzionato e di caldaie Belleville, sopratutto perchè la metà del personale era assolutamente estraneo alla nave e perchè un gran numero di macchinisti e fuochisti erano giovani ed inesperti.

« All'epoca delle prove di accettazione vi erano a bordo 438 tra ingegneri, macchinisti e fuochisti; durante il viaggio al Capo essi erano invece soltanto 286. I capi-fuochisti ed i fuochisti soli erano 330 alle prove, mentre durante il viaggio ascendevano a 254.

« Le poche avarie che si sono riscontrate durante il viaggio non presentano alcuna gravità e non interessano che le macchine; si sono specialmente verificati dei riscaldamenti di cuscinetti, ecc......

« In quanto alle caldaie esse hanno funzionato in maniera eccellente durante tutto il viaggio.

« Se si considera che durante la maggior parte del viaggio vi erano da 40 a 50 apparecchi ausiliari continuamente in funzione oltre le macchine principali, e che la media generale del consumo di carbone è di circa 1206 grammi per cavallo indicato e per ora *per tutti i servizi*, apparisce come le caldaie Belleville non abbiano consumato troppo. I ventilatori sono stati tenuti in funzione la maggior parte del tempo, non tanto per assicurare la produzione di vapore quanto perchè si riscontrò che essi diminuivano considerevolmente il fumo.

« In quanto al consumo d'acqua non è stato possibile rilevarlo esattamente; ma si è riconosciuto che si poteva con i distillatori di bordo ottenere acqua dolce sufficiente per i bisogni dell'equipaggio e per riparare alle perdite...

« Le 279 tonnellate supplementari di acqua dolce che erano state poste nei doppi fondi a Portsmouth sono state trovate intatte all'arrivo a Durban ».

*
* *

« *The Western Daily Mercury* » *del 5 febbraio 1903.* — « Se la controversia delle caldaie non arriva ad una soluzione soddisfacente, non può dirsi certamente per mancanza di un esperimento comparativo importante fra i vantaggi dei diversi tipi. Ieri il *Hyacinth* e la *Minerva* hanno lasciato Plymouth per fare un'altra serie di esperienze, la quale, detto fra parentesi, promette di essere la più conclusiva di tutte le prove su lungo percorso alle quali essi sono stati fino ad oggi sottoposti.

« L'interesse sollevato da questo sforzo pratico allo scopo di risolvere i punti di controversia circa le caldaie marine è veramente grandissimo, e, d'altra parte, non bisogna essere sorpresi dall'importanza considerevole che questa questione ha nel valore della nostra flotta.

« Certamente è stato necessario qualche anno alla nostra flotta per abituarsi ai capricci delle caldaie a tubi d'acqua, e durante questo lasso di tempo, naturalmente, il progresso è stato senza interruzione crescente.

« Circa la caldaia Belleville vi sono due punti di grande importanza, che i critici ostili sembra non abbiano mai compreso.

« Il primo si è che, stabilendo un parallelo con la caldaia cilindrica o *scozzese*, si prende da una parte una caldaia che ha già raggiunto da qualche tempo l'ultimo limite del suo possibile sviluppo, mentre gli si oppone un tipo che è virtualmente nella sua infanzia.

« Il secondo punto è che siamo indubbiamente giunti all'epoca della combustione a petrolio e che la caldaia a tubi di acqua si presta mirabilmente a questo genere di combustibile. E, più che altro, è una caldaia ideale per i bastimenti da guerra.

« Piccola, compatta, disposta nelle parti basse della nave, essa non corre che un rischio relativamente minimo di essere colpita da un proiettile, e se pure essa lo fosse, soltanto la potenza immagazzinata nella parte colpita si espanderebbe ed, a parte una sfuggita di vapore dal fumaiuolo, è probabile che null'altro accadrebbe. Per contro, se un proiettile cadesse sopra una caldaia scozzese, il bastimento intiero sarebbe distrutto...

« In una recente lettera specialmente indirizzata al *Western*

Daily Mercury Sir William Allan, membro del Parlamento, dice che, fra le altre ragioni, egli si oppone alle caldaie Belleville perchè esse non sono caldaie. Però è difficile conciliare una critica di questo genere col fatto che i nostri bastimenti da guerra più rapidi ne sono muniti, e che tutti gli esempi di eccesso di velocità alle prove su quelle stipulate dai contratti sono da inscriversi nell'attivo delle Belleville ».

∴

Crediamo infine di notevole importanza il seguente articolo apparso sul *Temps* del 13 marzo u. s.:

« *L'amirauté britannique et les chaudières.* — On se souvient du mouvement d'opinion causé par le rapport provisoire de commission des chaudières nommée par l'amirauté britannique. Ce rapport admettait, comme un principe, l'infériorité des chaudières Belleville à l'égard de toutes les autres chaudières à tubes d'eau, non essayées d'ailleurs par la commission, et par suite proposait leur suppression sur tous les bâtiments de la flotte en construction, même sur ceux pour lesquels des marchés avaient été passés, et, en outre, recommandait de profiter des occasions de réparation pour les enlever des navires en service.

« Aujourd'hui, ce n'est plus cela: on s'est assagi; on ne dit pas encore qu'on s'est trompé, mais c'est tout comme. Il suffit, pour s'en rendre compte, de lire le rapport du premier lord de l'amirauté sur le budget de la marine.

« Lord Selborne fait connaître que la politique de l'amirauté, conformement à l'avis de la commission, approuve une combinaison de quatre cinquièmes de chaudières à tubes d'eau de certains types, et d'un cinquième de chaudières cylindriques, et il dit:

« Je n'ai jamais tenté de diminuer l'importance des difficultés « qui ont été causées à la flotte par l'adoption des chaudières « Belleville; ces difficultés étaient dues, en partie, à la fabri- « cation défectueuse des premières séries de ces chaudières, « en partie à la grande augmentation de la pression, et en « partie au manque initial d'entraînement du personnel dans « leur conduite; mais ces difficultés étaient tout à fait du « même genre que celles contre lesquelles la marine, pendant « des années, a eu à lutter au moment de la première adoption « des différentes espèces de chaudières qui les ont précédées ».

« Le premier lord ne suit pas l'avis de la commission relatif au changement des chaudières sur les navires entrant en réparation après campagne; on se contentera de mettre ceux-ci en absolument bon état pour le service; d'ailleur, « en raison de l'expérience acquise, aucune difficulté ne devra survenir avec ces navires ».

« Le rapport ajoute que l'amirauté est d'accord avec la commission sur ce point que « remplacer le chaudières Belleville par d'autres sur des navires qui en sont déjà munis serait une dépense injustifiable, parce que sans nécessité ».

« Si l'on tient compte qu'il n'était pas possible de heurter de front l'opinion publique surexcitée, on ne peut voir dans ces déclarations qu'un retour vers la chaudière que la flotte britannique employa uniquement pendant plus de dix ans. Elles constatent en effet que les difficultés qu'elle a suscitées ne sont pas inhérentes à son système, que l'expérience acquise écarte toute idée de réapparition de ces difficultés et que son remplacement partout où elle existe est sans utilité aucune. La logique voudrait qu'on la reprit, car, avec d'autres, on entre dans l'ère des essais et partant des mécomptes, période qu'elle a dépassée. Mais on ne retourne pas l'opinion d'un seul coup. Il faut un stage pour permettre même à l'amirauté britannique de mettre d'accord ses déclarations et ses actes ».

Ing. CESARE SANTORO
Tenente di Vascello.

Le nostre Incisioni

Nella puntata di marzo 1902, pubblicando la fotografia di Luigi Gerli, campione d'Italia in skiff pel 1901, scrivevamo: « Simpaticissimo vogatore e gentilissima persona, egli non ha raccolto sui campi di regate che simpatie ed amicizie, ed è ben visto universalmente, sì che facendoci interpreti dei tanti suoi amici, non esitiamo ad augurargli di dover ritornare l'anno prossimo a scrivere di lui ai cortesi lettori e a dover registrare le nuove e brillanti vittorie della stagione sportiva che sta per cominciare ».

L'augurio s'è avverato pienamente, ed in Luigi Gerli salutammo a Strasburgo il 24 agosto 1902 il Campione d'Europa in skiff. Certo nessuno prima della corsa avrebbe potuto presagire la sua vittoria, poichè montava lo skiff del sig. Hahn di Strasburgo, che gentilmente il proprietario aveva messo a disposizione dello sculler italiano, ma tanto più è meritevole la vittoria di Gerli in simili condizioni.

Rimandiamo i desiderosi di conoscere i dettagli della carriera del nostro Campione al numero di marzo 1902 della *Rivista Nautica*. Solo aggiungeremo che nello scorso anno il Gerli coltivò soltanto la vogata di coppia, dedicandosi a questa coll'abituale sua passione, presentandosi in gara alle regate di Torino (maggio), Lucerna, Torino (agosto Campionati italiani), Strasburgo (Campionati d'Europa), Sesto Calende, Torino (ottobre), senza conoscere la sconfitta, per cui al giorno d'oggi vince tra punta e coppia 22 primi premi e 12 secondi.

Quando compariranno queste righe la stagione sportiva sarà già incominciata, ed il Gerli avrà senza dubbio aggiunta una nuova fronda alla sua corona d'alloro; gli rinnoviamo pertanto l'augurio fattogli lo scorso anno, colla ferma convinzione che egli saprà validamente difendere non solo, ma conservare il titolo di Campione d'Europa. Nessuno più di noi applaudirà al suo successo.

Ad illustrare le regate di Cannes, di cui il nostro corrispondente ci diede un esteso resoconto nei numeri di aprile e maggio, diamo un'artistica fotografia della partenza della Crociera Cannes-Montecarlo. Nulla di più suggestivo di questa fotografia del signor Van Ukkel, e glie ne tributiamo i nostri più sinceri rallegramenti.

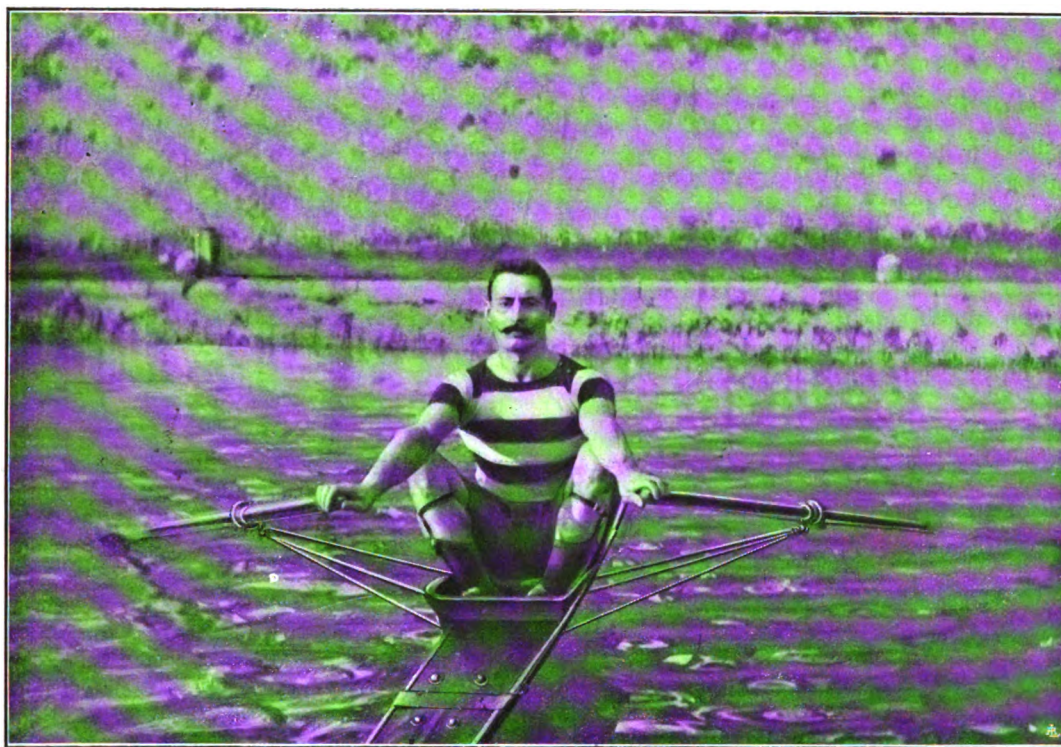
ROWING

NOTIZIARIO

ITALIA. — Le regate si avvicinano a grandi passi, e gli equipaggi (scarsi in verità) vi si preparano alacremente dopo un periodo di sonnolenza che pesò a lungo sui vogatori. La caratteristica speciale dell'annata è che tutti, o quasi, i concorrenti sono *juniores*, alcuni addirittura alle prime armi; difficile quindi si presenta per loro la lotta di fronte agli equipaggi *seniores*, specie milanesi, che, a quanto si annuncia, si presentano ben agguerriti; nè a compensare tale inferiorità ha bene composto di buoni elementi, non crediamo possa raggiungere una buona forma pella fine del mese.

Alla «Cerea» si presentano il *quattro* e l'*otto juniores*, una yole di studenti, il *due* ed il *double-scull* dei fratelli Lange.

Questi ultimi migliorarono alquanto nell'imbarcazione di coppia, ottenendo una marcia più slanciata mediante un assieme perfetto; nella vogata di punta invece fecero scarso progresso non proporzionato certo al lavoro compiuto; la passata in acqua è sempre fiacca, nè compensata da una leggera ripresa. Crediamo che in *double-scull* riporteranno facile vittoria, data anche la scarsità e deficienza dei concorrenti; altrettanto non potremmo dire dell'outrigger a due.

Venendo ai vogatori *juniores*, l'*otto* fa le sue uscite più o meno regolari da una ventina di giorni. Composto com'è da

I Campioni d'Europa 1902 — Luigi Gerli della S. C. «Milano» di Milano.

servito il lavoro fatto in questo mese e nel precedente, interrotto come fu da modificazioni continue, da assenze e defezioni ingiustificate. Fortunatamente nella riunione del 31 maggio è fatta larga parte alle corse *juniores*, ed in queste potranno i concorrenti dimostrare il loro valore.

L'«Armida» presenta due equipaggi in yole ed uno in outrigger a quattro. Dei primi l'uno, composto di studenti, rappresenterà l'Università di Torino alla regata interuniversitaria di Pavia (7 giugno). Sebbene la sua vogata sia netta, nè manchi l'assieme dei corpi, pure la marcia dell'imbarcazione riesce alquanto fiacca e pesante; è deficiente l'attacco, nè abbastanza leggera la ripresa, e se non fosse del tempo che ancora ci separa dalle regate di Pavia, diremmo che, data l'importanza della gara, la sua preparazione non è per ora adeguata.

Il quattro *junior* ha poche uscite al suo attivo, perciò, sebbene vogatori in parte novizi, non si può certo pretendere da esso quella forma che si avrebbe diritto di esigere da un equipaggio *senior*. Difetto comune a tutti i vogatori di fresca data, e non a questi soltanto, la sua vogata è piuttosto, anzi molto, breve; l'entrata in acqua punto precisa e l'uscita quanto mai difettosa, unite alla deficienza d'attacco ed alla mancanza di ritmo nei movimenti, ed aggravate dai contorcimenti del corpo di qualche vogatore, concorrono a rendere assai spesso pesante l'imbarcazione. Un'infinità di difetti insomma, l'uno causa ed effetto nello stesso tempo dell'altro, che pur tuttavia non impedisce che di quando in quando la marcia diventi un po' più leggera e slanciata, buona promessa di forma migliore. Assai più amare riflessioni noi saremmo indotti a fare, se non si trattasse di vogatori *juniores*, di un equipaggio che dovette essere composto lì per lì senza preparazione alcuna, e che cominciò e prosegue il suo lavoro da solo e senza alcuna guida, abban-

donato a se stesso da tutti, compreso fra questi anche il direttore di canottaggio che, non sappiamo per qual motivo, credette bene di disinteressarsene.

Per fortuna la buona volontà non fa difetto ai vogatori e ci conforta a sperare in una discreta riuscita, considerando che anche i probabili concorrenti non si trovano in migliori condizioni quanto alla forma. Ci auguriamo vivamente un tale esito anche per animare vieppiù i giovani volonterosi, ed evitare quell'astensione generale che essi meditano fin d'ora di porre in atto dopo le prossime regate.

Del quattro *junior* poco possiamo dire, a causa delle sue uscite mattinali; in genere gli stessi difetti dell'otto, ma in minor misura, una maggior sicurezza nei movimenti, ed una maggior fiducia in se stessi.

La yole degli studenti di matematica si presenta forse la meglio agguerrita; ha una passata abbastanza energica, una marcia non pesante, e sebbene i corpi siano non troppo composti, pure nell'insieme dimostra d'aver fatto molto progresso.

A contenderle il campo si presenta pure ben preparata la yole di medicina dell'« Esperia » e la lotta si prevede assai dura. Quest'ultima ha pure una buona marcia, una discreta passata, ed i vogatori son dotati di molta *endurance*.

La società « Esperia » presenta pure un otto *juniores* che sarà probabilmente l'unico concorrente della « Cerea ». Sebbene sia costituito da buoni elementi, fisicamente parlando, pure ha gli stessi difetti in genere dell'equipaggio avversario. Palata corta, deficiente all'entrata in acqua ed all'uscita, ripresa pesante, tutto concorre a far sì che l'imbarcazione proceda a sbalzi e manchi di quella leggerezza indispensabile per assicurare una vittoria.

Alla « Caprera » lavora pure assiduamente la yole degli studenti di veterinaria, composta di elementi leggeri ma, a quanto pare, energici, e se la resistenza non farà difetto ai vogatori, anche questo equipaggio sarà un buon concorrente.

— Il 23 maggio si chiusero le iscrizioni per le regate di Torino con esito soddisfacente. Quantunque queste gare saranno già effettuate, quando compariranno in pubblico queste righe, pur tuttavia crediamo far cosa grata ai nostri lettori di trascriverle ugualmente.

4 *juniores.* « Milano », « Savoia », « Lario », « Olona », « Cerea », « Armida ».

Skiffs *juniores.* « Milano » (4), « Savoia », « Caprera », « Olona ».

Universitaria. « Farmacia », « Matematica », « Medicina ».

2 *seniores.* « Milano », « Savoia », « Caprera », « Cerea », « Colombo »

Double-sculls. « Milano », « Savoia », « Cerea ».

4 *seniores.* « Milano » (2), « Lario », « Olona », « Cerea », « Armida ».

Venete. « Milano », « Olona », « Colombo ».

Skiffs *seniores.* « Milano » (4), « Savoia », « Caprera », « Olona ».

8 *seniores.* « Milano », « Savoia », « Cerea ».

Yole di mare. « Savoia », « Caprera », « Lario », « Lecco », « Armida ».

8 *juniores.* « Savoia », « Cerea », « Esperia ».

— (Cremona). — La società Baldesio pare risorga dal lungo sonno ed intenda inviare concorrenti alle gare di Torino e Pavia. Si allenano due venete, una yole di mare, due skiffs e due périssoire. Auguri.

— (Firenze). — Italo Ponis, l'antico e valoroso vogatore della « Libertas », parecchie volte campione d'Italia, abbandona Firenze per recarsi qual rappresentante commerciale di una ditta fiorentina a Parigi. Al simpatico canottiere saluti e auguri di buona fortuna.

— (Lecco). — Il signor Tagliaferri ha ripreso l'allenamento ed intende presentarsi in skiff nelle regate di quest'anno.

— (Milano). — Alla Canottieri « Milano » lavora assiduamente l'otto *senior* guidato dal Gerli. Esso ha raggiunto una buona forma, e parteciperà alle regate di Torino con molta probabilità di vittoria non avendo concorrenti temibili.

Si presenteranno pure un quattro *junior*, un double-scull (Leva-Sacchini) ed il Gerli ed il Sacchini in skiff.

— (Palermo). — Si comincia bene il lavoro per la nuova stagione. Il comm. Florio I., presidente onorario del « Club Nautico Palermo », lieto della vittoria riportata dall'equipaggio *Per cominciare* nel match in yole a otto contro la R. S. C. « Italia », con generoso animo ha voluto far dono al detto club di una yole a otto, onde potersi presentare ai campionati del Mezzogiorno con imbarcazione propria, avendo dovuto correre quella volta con la yole *Stella Polare* fornitagli dall'« Italia ».

La costruzione della nuova yole è stata affidata al Gallinari, il quale senza dubbio metterà ogni interessamento nella costruzione di detta barca, che dovrà misurarsi a Napoli contro le nuove imbarcazioni del Dossunet e del Lein.

Il « Club Nautico » ha già messo al lavoro due equipaggi a quattro e due a due, coi quali elementi si formerà anche l'otto.

Il « Sicania N. Club » ha messo al lavoro due equipaggi a quattro con elementi nuovi e cominciano pur essi a prepararsi pei campionati del Mezzogiorno.

La Sezione Palermitana del « R. R.-C. I. » ha stabilito di fare le regate sezionali il 13 e 14 luglio, cioè qualche settimana prima dei campionati partenopei.

Alle regate di quella sezione si dice si presenterà pure un equipaggio di Messina.

— (Pavia). — Il Comitato delle regate ha definitivamente bandito, e la Direzione del Rowing approvato, le regate pel 7 di giugno. Esse si correranno, come si prevedeva, con due giri di boa, contrariamente ai desideri dei vogatori. Vi parteciperanno, oltre ai pavesi, i canottieri di Milano e molti di Torino, dimodochè si avrà una bella riunione.

— (Sesto Calende). — È sorta una nuova Società di canottieri e si è immediatamente fusa col Club già esistente per non disperdere le singole forze. Auguri di brillanti vittorie.

— (Venezia). — Ferve attivissimo il lavoro nelle due Società « Bucintoro » e « Querini », specie nella prima. In questa si allenano seriamente una veneta composta di ottimi elementi, un quattro *senior* ed un quattro *junior* che uniti formeranno l'otto. Lavora pure una yole sotto la guida del Bortolato. Barberi, il campione *junior* dell'anno scorso, ripiglierà l'allenamento in skiff solo pei campionati.

Alla « Franco Querini » lavora attivamente e bene l'equipaggio vincitore dei campionati in veneta dello scorso anno.

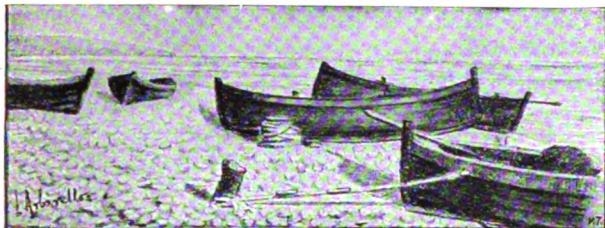
FRANCIA. — Con gran meraviglia dei vogatori, il Comitato delle Regate Internazionali di Parigi ha fissato pel 22 settembre la data dei Campionati Francesi di coppia, un mese e più dopo i Campionati Europei a Venezia! A rappresentare poi i francesi a questa riunione, decise di inviare i campioni del 1902, molti dei quali, fra cui il Prével, si son ritirati! I vogatori non riescono a comprendere il motivo di una tale

decisione, e noi pure confessiamo francamente di esserne stati molto sorpresi.

Nelle varie società di canottieri si stanno preparando gli equipaggi per i diversi matchs da disputarsi tra la « Marne » ed il « Rowing Club » e tra Parigi e Lione. Poco però si sa del lavoro che stanno facendo, poichè ogni Società si guarda bene dall'aprir bocca su tale argomento.

— A Lione si prepara alacremente l'otto *seniores* che disputerà il match coi vogatori parigini. Dopo aver sospeso per qualche giorno le sortite causa un guasto all'imbarcazione, ha ripreso seriamente l'allenamento.

— (Cannes) (*J. A. M.*). — Alla « Société des régates » venne ripreso l'allenamento che era stato interrotto durante le regate internazionali a vela in causa di una disgrazia capitata al signor Mounier, *équipier* di *Alose*, e che aveva impedito a questo equipaggio di recarsi a Nizza. Ora trovansi in pieno lavoro due equipaggi a 2: *Croisette*, montato da Ardisson e Battaglieri, ed *X* da Devaye e Crais. *Croisette* con al timone Mounier, il delegato della società, rappresenterà la società alle regate di Monaco.

Ora sono in formazione due equipaggi, composto l'uno da Mounier, Codur, Forgès, Meffre; l'altro da Devaye, Ciais, Ardisson e Bataglieri, ed il migliore dovrà misurarsi contro Monaco, Marsiglia e Nizza, che hanno mandato la sfida per la « Coppa della *Croisette* », challenge offerto dal sig. Lacour e che si correrà il 5 luglio p. v.

YACHTING

NOTIZIARIO

ITALIA. — Il barone Gallotti ha ordinato un nuovo 5 tonn. che probabilmente prenderà parte alle regate dell' anno prossimo per la Coppa d' Italia.

— *Artica*, il campione che l'anno scorso vinse la Coppa di Francia, fu acquistato dal marchese Pallavicino che lo manderà a Stresa sul Lago Maggiore dove potrà effettuare delle buone crociere.

— Nel cantiere Costaguta è in costruzione un yacht a deriva di una tonn. destinato a correre nelle prossime regate dei laghi.

— A Carate Lario si è fondata una Società per lo sviluppo del yachting automobile; essa porta il nome di « Elice Club Italiano » e ne è Presidente il signor Carlo Gabrio Sormani a cui si unirono per formare la direzione il Vice-Presidente Principe Luigi Trivulzio ed i Consiglieri A. Volpi-Bassani, G. Guaita, Cesare Riva, Conte Giuseppe Visconti di Modrone.

— (Cornigliano) (*S.*). — *Regate a vela*. — Il 21 maggio scorso il « Club della vela » di Cornigliano ha avuto finalmente il tempo favorevole per iniziare la stagione estiva del yachting ligure.

Il programma di corsa svoltosi è quello del 10 maggio, rimandato per causa del tempo.

Dovevano aver luogo tre gare: la prima per yachts da una tonn. in meno inscritti al « Club della Vela »; la seconda per yachts da 1 tonn. a 2 1/2 equipaggiati da non più di 4 soci del « C. d. V. » che non abbiano partecipato a regate; la terza per gozzi o canotti inscritti al « C. d. V. ».

Di queste tre gare, ebbe luogo soltanto la prima, la quale causa l'assenza di *Dai-Dai III* che si trova in riparazione per essersi capovolto domenica 17, ha diminuito di un certo interesse di confronto.

Corrono i tre monotipi di una tonn. costrutti dal cav. U. Costaguta lo scorso anno e cioè il monotipo del senatore conte Rossi Martini, presidente del « Club della Vela », yacht che non ha ancora un nome preciso, *Linotte* del signor Rinaldo Ravano e *Vanessa* del signor Carlo Dufour vice-presidente del « Club della Vela ».

La corsa ebbe luogo con mare piano e vento soave da tramontana. Sul yacht del conte Rossi Martini si trovava il signor L. A. Lunaro, segretario del « C. d. V. »; su *Vanessa* i signori Zizi Sbertoli, Raffaele Gaggino e Francesco Cortese; su *Linotte* il proprietario signor Rinaldo Ravano ed il signor Mario Spigno.

Al traguardo si trovavano i signori Nino Stefano Malerba, dott. A. Mariano Capurro, Alberto Cesare Musso ed Emanuele Garello, tutti appassionati della vela.

Un po' di emozione si è avuta durante il percorso di 3 giri del triangolo, 6 miglia circa, specialmente al primo giro, nel quale il monotipo del senatore Rossi Martini è stato guidato con speciale perspicacia, seguito da *Linotte*, che ha tentato nello stringere il vento di prendere la testa di corsa. *Vanessa*, che aveva l' equipaggio più numeroso, da ultimo dopo il secondo giro è riuscito a prendere il secondo posto e quindi brillantemente il primo.

In complesso trattandosi di 3 monotipi e di equipaggi di dilettanti, ma soprattutto di un vento di terra che giocava discretamente alla costa, la corsa è riuscita onorevole per tutti i concorrenti.

Ecco il tempo impiegato a fare il percorso, chiamando il yacht del senatore Rossi col nome *Presidente*, come venne battezzato da qualche socio del « C. d. V. »: *Vanessa*, 2° 29' 58''; *Presidente* 2° 31' 02''. *Linotte* abbandona alla fine del secondo giro.

24 maggio. — Il « Club della Vela » ha avuto nel secondo giorno un po' più di concorso sportivo; infatti si è presentato l'una tonnellata *Zazà* del signor Ghigliotti per correre nella seconda gara, e *Vivi*, della serie dei gozzi e canotti, per correre nella quarta, ma ambedue queste barche venute da Varazze rimasero senza concorrenti.

La Direzione delle regate, vista l'assenza di concorrenti per la seconda gara, decise di aggregare *Zazà* alla prima, facendolo correre colla gara monotipi. Viceversa *Vivi* ha dovuto correre solo.

I tre monotipi della « C. d. V. » formano perciò il *clou* della giornata, tanto più che si trovano in rapporto diretto con l'una tonn. *Zazà*, costrutto dal Baglietto di Varazze, e che fece la sua prima comparsa alle regate internazionali del « R. Y.-C. I. » a San Remo lo scorso aprile.

Il monotipo del Presidente del « C. d. V. », senatore conte Rossi-Martini, è equipaggiato dal sig. L. A. Lunaro, segretario del « C. d. V. », e dal signor Luigi Vedeo; *Vanessa* del signor C. Dufour, vice-presidente del « C. d. V. », dai sigg. G. Gag-

gino e Castagnola; *Linotte* del signor Rinaldo Ravano, da signori A. Ravano ed E. Garello; *Zazà* è equipaggiato dai signori Baglietto e Camogli, anch'essi soci del « C. d. V. », come prescrive il regolamento delle regate sociali del fiorente Club.

Cielo sereno, mare piano, una leggiadra ma piccola brezza da S.-E., sono le condizioni meteorologiche con cui si svolgono le gare.

Dopo la partenza, *Zazà* prende la testa di corsa e doppia la boa di ponente con oltre un minuto di precedenza; ma l'attenzione degli spettatori è rivolta al lato di bolina, dove l'abilità ed il criterio nautico dei diversi *skippers* ha mezzo di manifestarsi in modo brillante.

Il signor Lunaro, che guida il monotipo del senatore Rossi-Martini, tiene una prua molto più alla costa, tentando il giuoco del leggero levante, ed infatti viene favorito dalla sua perspicacia, e quando vira di bordo va diretto sulla boa con eccellente tenuta, e prende il primo posto.

Zazà è costretto a fare parecchie bordate, e resta sorpassato da *Vanessa*, che taglia il traguardo secondo. *Linotte* invece non vantaggia e resta ultimo.

La gara non ha più varianti per l'yacht del senatore Rossi-Martini, e l'equipaggio dimostra, specialmente negli ultimi due giri, una encomiabile perizia nautica. Invece *Vanessa*, forse tentando di battere il monotipo concorrente, prolunga eccessivamente il bordo a S.-O., e, sorpreso anche dalla bonaccia che a poco a poco invade il campo di corsa, arriva terzo, mentre *Linotte* abbandona.

Ecco i tempi impiegati a fare il percorso di sei miglia circa: *Presidente* 3°34'25"; *Zazà* 3°42'24"; *Vanessa* 4°37'40".

L'yacht del Presidente prende il primo premio dei monotipi e della gara seconda; *Zazà* prende il secondo premio della seconda gara, e *Vanessa* il terzo di questa gara ed il secondo della prima gara monotipi.

Il canotto *Vivi* fa una corsa notevole, ed impiega a fare il percorso di 6 miglia, invece di 4, come stabiliva il programma 3°06'33".

La Direzione delle corse ha voluto tener conto della rapidità di questo percorso, malgrado che *Vivi* non sia sottoposto al regolamento di stazza che incombe sopra gli yachts da corsa, ed assegnandogli il secondo premio ha voluto sostituire la medaglia d'argento a quella di bronzo.

Al traguardo notai i signori Malerba, Vernazza, Musso, Gambaro, dottor Capurro, E. Ghio, i quali tutti coadiuvarono alla buona riuscita delle corse.

AUSTRIA-UNGHERIA. — *Regate di Pola.* — Queste regate incominciarono l'11 maggio con buona brezza da Libeccio.

Nella prima corsa giunsero:

1° *Triphon* del conte A. Harrach; 2° *Siraly* del barone Biedermann.

Nel pomeriggio corsero i yachts della serie A col seguente esito: 1° *Amourette* 2°31'52"; 2° *Anza* 2°32'23"; 3° *Altis* 4°33'48".

12 Maggio. — Tempo dubbio e vento leggiero.

Yachts da 30 a 52. 1° *Tramontana*, 2° *Triphon*, 3° *Siraly*.

Yachts da 18 a 30. 1° *Maiko*, 2° *Starlight*, 3° *Dora*.

Premio Arciduca F. Ferdinando. 1° *Ajax*, 2° *Amourette*, 3° *Altis*.

13 Maggio.

Yachts da 18 a 30. 1° *Maiko*, 2° *Bravo*.

Yachts costrutti in Austria. 1° *Allegro*, 2° *Ibis*.

Yachts della classe A. 1° *Aram*, 2° *Altis*, 3° *Almar*.

14 Maggio.

Yachts da 30 a 52. 1° *Tramontana*, 2° *Siraly*.

Yachts da 18 a 30. 1° *Thetis*, 2° *Starlight*.

Yachts della classe A. 1° *Anza*, 2° *Aram*, 3° *Amourette*.

15 Maggio. — Tempo bellissimo.

Premio di S. M. l'Imperatore per yachts da 30 a 52. 1° *Harteas*, 2° *Tramontana*, 3° *Hertha*, 4° *Siraly*.

Yachts costrutti in Austria. 1° *Allegro*, 2° *Ibis*.

Yachts della classe A. 1° *Amourette*, 2° *Anza*, 3° *Aram*, 4° *Aletta*.

16 Maggio. — Gare di consolazione per yachts che non vinsero nella riunione nè primi nè secondi premi.

Yachts da 30 a 52. Premio unico: *Bertha*.

Yachts da 18 a 30. 1° *Nestor*, 2° *Dora*.

Yachts della classe A. 1° *Aletta*; 2° *Ajax I*. L'ultimo yacht giunto ricevette un porcellino.

FRANCIA. — Si è formata ad Antibes una nuova società di yachting che ha preso il nome di « Société des Régates de Antibes ».

— (Cannes) (*J. A. M.*). — Il 17 ebbero luogo a St-Tropez delle regate non favorite dal cattivo tempo, che impedì a varî yachts di prendervi parte:

1ª serie: 1° *Croisette*, montata dai signori Mounier e Flory; 2° *Luisa*; 3° *Anna*; 4° *Papillon*.

4ª serie: 1° *Stella*, grande yacht a deriva costrutto in Arcachon; 2° *Rénée*.

Lancie a motore: 1° *Amphytrite*; 2° *Magda*.

— (Marsiglia). — Le Regate Internazionali di Marsiglia furono quest'anno oltremodo misere. Vi presero solo parte i yachts *Titave*, *Kitine*, *Toquade*, *Bandicoot* e *Luisa*.

— Il Consiglio del « Y. C. F. » deliberò che la Coppa di Francia venga corsa a Nizza la prossima primavera durante la riunione del « Club Nautique ».

MONACO (Principato) (*C. C.*). — Il 7 maggio scorso ebbe luogo a Montecarlo la riunione dei delegati delle Società Nautiche per deliberare sul programma delle Regate Internazionali del 1904. Il « Regio Yacht-Club Italiano » si era scusato dichiarando di non poter prendere alcuna decisione se prima non era a conoscenza delle date per le prove della Coppa di Francia e d'Italia. Furono decise le date in cui avranno luogo le regate: Marsiglia dal 23 febbraio al 3 marzo; Tolone il 5 e 6 marzo; Cannes (Société des Régates) dal 10 al 15 marzo; Cannes (Union des Yachtsmen) dal 16 al 26 marzo; Monaco dal 27 al 31 marzo; Nizza dal 2 all'11 aprile; Mentone dal 13 al 17 aprile; San Remo dal 18 al 26 aprile.

I congressisti decisero inoltre che per l'innanzi il programma generale delle regate sia tradotto nella lingua inglese, tedesca ed italiana, con tutte le necessarie indicazioni ai yachtsmen. Sede del prossimo Congresso (anno 1904) venne scelto San Remo.

STATI UNITI. — Le prime prove sotto vela del nuovo campione americano per la Coppa d'America, *Reliance*, non gli furono molto favorevoli. In un match contro *Columbia* esso fu battuto di circa 35 secondi.

LUIGI CAPUCCIO, *Direttore*.

G. B. Sardi, Gerente responsabile.

Torino — Tip. Roux e Viarengo.

RIVISTA NAUTICA

LA DISFATTA DI SAN REMO

HIAMIAMOLA pure « disfatta » senza perifrasi e senza reticenze, giacchè farsi battere più facilmente e più completamente di quel che si son fatti battere gli italiani nella lotta per il possesso delle Coppe di Francia e d'Italia, non mi sembra possibile.

È noto che il « R. Y.-C. I. » aveva in custodia due « Coppe » di carattere internazionale: quella di Francia, vinta lo scorso anno da *Artica* del Costaguta contro *Suzette*, del Guédon, e quella d'Italia che si correva per la prima volta. È noto altresì che i francesi si decisero a lanciare una doppia sfida per conquistarle entrambe e che gl'italiani accettarono.

Per la « Coppa di Francia » era stato convenuto di correre fra i 10 tonn.; quella d'Italia rimase ferma per i 5. In conseguenza di ciò i francesi si presentarono in linea, per la prima, con *Suzette*, il vinto campione del 1902; per la seconda, con *Titave*, e cioè con una barca appositamente costruita nello scorso inverno.

Gl'italiani si preoccuparono troppo della « Coppa di Francia » e poco della « Coppa d'Italia », commettendo così fin da principio un doppio errore, che ebbe poi influenza decisiva sui risultati; infatti nella contesa per la prima ci riuscì fatale l'incertezza, in quella per la seconda l'impreparazione.

E con questo non vogliamo già dire che i campioni francesi fossero scadenti, tutt'altro! È certo però che, se trascuriamo le gare per la coppa, *Suzette* fu quasi sempre battuto da *Leda* e spesso da *Sally*, i nostri campioni scartati: e *Titave* a sua volta non è riuscito a difendersi da *Sfinge*, che non ha mai saputo inquietar *Melisenda* neppur da lontano.

Nei 10 tonn. avevamo quattro campioni: *Artica* e *Leda* di Costaguta, *Sally* di Oneto e *Nada* di Galliuari tutti dal più al meno in grado di misurarsi con *Suzette* con molta probabilità di vittoria, tutti pronti abbastanza in tempo per conseguire una ragionevole preparazione: eppure, dopo tante prove e riprove, non siam riusciti che a farci battere, e come!...

Perchè?... ecco quanto ci proponiamo di scoprire.

Innanzi tutto escluderemo l'idea che *Suzette* abbia zoppicato di proposito nelle corse che precedettero e seguirono quelle della coppa. Una simile politica è forse lecita in fatto di cavalli, ma in materia di yachts la cosa non si pratica e non sarebbe nemmeno possibile. Ad ogni modo se pure la si volesse ammettere per le precedenti allo scopo di addormentare l'avversario, non vi sarebbe ragione alcuna di fingere nelle susseguenti; e *Suzette* è stata battuta tanto nelle une che nelle altre.

Esclusa quindi ogni idea di finzione da parte del campione francese, questo ci potrà servire come eccellente termine di confronto per i nostri; perciò ecco riunite in uno specchio tutte le gare fatte da uno o più dei nostri contro *Suzette*, toltene soltanto le due della Coppa.

Giorno e Mese	Percorso miglia	Vento		Stato del mare	SUZETTE		LEDA		SALLY		NADA	
		Direz.	Forza		Tempo	Arr.	Tempo	Arr.	Tempo	Arr.	Tempo	Arr.
26 Febbr.	10	S.E.-S.	leggero	calmo	1° 46' 55"	II	1° 44' 31"	I	1° 49' 13"	III	assente	
27 »	20	Variab.	legg., irreg.	»	3° 13' 39"	I	3° 17' 34"	II	3° 17' 52"	III	»	
28 »	15	»	leggeriss., ir.	lungo	5° 12' 34"	II	4° 53' 29"	I	assente		»	
2 Marzo	15	E.	molto fresco	rotto	abbandona per avaria al picco		2° 53' 33"	II	2° 50' 19"	I	»	
5 »	15	S. E.	teso	calmo	assente		3° 37' 55"	I	3° 38' 16"	II	»	
6 »	18	S. E.	leggero	»	»		3° 44' 49"	I	3° 45' 28"	II	»	
18 »	16	S. E.	»	»	3° 41' 04"	III	3° 36' 10"	I	3° 37' 23"	II	»	
19 »	24	Variab.	»	»	assente		5° 32' 02"	I	abband.	—	»	
20 »	16	E.	teso	vivo	»		3° 03' 58"	I	3° 04' 41"	II	»	
1 Aprile	21	Variab.	legg., irreg.	calmo	4° 35' 04"	II	abband.		4° 54' 15"	III	4° 29' 38"	I
2 »	14	E.	teso	vivo	2° 36' 39"	III	2° 35' 09"	I	2° 37' 06"	IV	2° 35' 42"	II
4 »	21	S. O.	leggero	calmo	assente		4° 20' 44"	I	4° 30' 45"	III	4° 27' 12"	II
5 »	21	E.	molto fresco	rot. incr.	3° 25' 45"	III	3° 20' 09"	I	3° 22' 58"	II	assente	

Esaminando questo specchio si trova che *Suzette* si è misurato 8 volte con *Leda* ed è stato battuto 6; si è misurato 7 volte con *Sally* ed è stato battuto 3: si è misurato 2 volte con *Nada* ed è stato battuto 2. Da ciò parrebbe doversi dedurre che tutti e tre i campioni italiani erano in grado di misurarsi col campione francese con probabilità di successo.

Ma tale deduzione non regge per tutti i casi se noi portiamo la nostra attenzione sulle circostanze che accompagnarono le varie gare e in particolar modo sullo stato del mare e sulla forza del vento. In questo caso noi troviamo che *Leda* ha battuto *Suzette* il 26 febbraio con vento leggero e mare calmo; il 28 febbraio con vento leggero, variabile e irregolare

e mare lungo; il 2 marzo con vento molto fresco e mare rotto; il 18 marzo con vento leggero e mare calmo; il 2 aprile con vento teso e mar vivo; il 5 aprile con vento molto fresco e mare rotto, incrociato con lunghe ondate del largo. *Suzette* invece ha vinto il 27 febbraio con vento leggero, variabile e irregolare e mare calmo, e il 1° aprile nelle identiche condizioni. E poichè il vento leggero, variabile e irregolare non è fatto per dar la misura del valor relativo di due yachts in regata, possiamo eliminare senz'altro queste due gare e quella del 28 febbraio, venendo alla conclusione che *Leda* ha battuto *Suzette* sempre con qualunque tempo.

Invece *Sally*, di fronte a *Suzette*, ha vinto il 2 marzo con vento molto fresco e mare rotto; il 18 marzo con vento leggero e mare calmo, e il 5 aprile con vento fresco e mare rotto, incrociato con lunghe ondate del largo. Viceversa è rimasto soccombente il 26 e il 27 febbraio, il 1° e il 2 aprile e cioè 3 volte con tempo leggero e una volta con vento teso.

Da ultimo *Nada* si è misurato 4 volte con *Suzette* ed ha vinto il 1° aprile con vento leggerissimo e variabile e mare calmo; il 2 aprile con vento teso e mar vivo; è stato battuto invece il 27 marzo con mar lungo e vento leggero (che si fece fresco verso la fine permettendo così a *Nada* di stringer le distanze in misura di tempo) e il 29 marzo con vento leggerissimo.

I confronti fra *Leda*, *Sally* e il campione francese si possono considerar decisivi ed esaurienti per determinar le qualità più spiccate ed il valor relativo di ciascuno; ma nel caso di *Nada* non può dirsi altrettanto, sia per lo scarso numero di volte in cui ebbero a trovarsi di fronte, sia per l'incoerenza dei risultati ottenuti. Aggiungasi poi che rimane ancora da spiegarsi la straordinaria superiorità manifestata da *Suzette* al bordeggio nelle gare per la Coppa, superiorità che non si riscontra nè prima nè dopo.

Giorno e Mese	Percor. miglia	Vento		Stato del mare	TITAVE		SFINGE	
		Direz.	Forza		tempo	arr.	tempo	arr.
26 Febbr.	5	S. E.-S.	leggero	calmo	0° 49' 34''	II	0° 49' 06''	I
27 »	10	Variab.	legg., irreg.	»	2° 31' 13''	I	2° 41' 32''	II
28 »	10	»	leggeriss., irr.	lungo	3° 14' 06''	II	3° 37' 04''	I
2 Marzo	15	E	molto fresco	rotto	2° 47' 11''	I	abbandona	—
4 »	10	Variab.	leggeriss., irr.	calmo	2° 53' 44''	I	3° 35' 16''	II
5 »	15	S. E.	leggero	»	3° 14' 13''	I	3° 17' 10''	II
6 »	15	S. E.	»	»	3° 12' 02''	II	3° 10' 05''	I
10 »	15	S. O.	teso	vivo	2° 37' 52''	I	2° 38' 12''	II
11 »	15	E.	»	calmo	3° 12' 42''	I	3° 14' 39''	II
13 »	15	S. E.	leggero	»	2° 48' 43''	II	2° 46' 09''	I
14 »	10	E.	»	»	1° 31' 43''	II	1° 28' 56''	I
16 »	15	Variab.	leggerissimo	»	3° 54' 59''	II	3° 54' 12''	I
18 »	15	S. E.	legg., irreg.	»	3° 28' 20''	II	3° 14' 44''	I
23 »	10	O.	teso	»	2° 51' 43''	II	2° 44' 30'	I

Infatti *Leda* e *Suzette* posseggono all'incirca le stesse qualità con sensibile prevalenza del primo; prevalenza che si accentua con tempi medi. *Sally*, invece, è barca da tempi forzati, mentre *Nada* si può presumere che sia barca da tempi leggeri.

Ne viene di conseguenza che l'unico campione capace di validamente difendere la Coppa di Francia contro *Suzette* era *Leda*, giacchè per gli altri occorrevano speciali condizioni di tempo; e la Commissione incaricata della scelta ha commesso l'errore di affidarsi completamente alle prove di confronto fra i tre defenders, senza tener conto alcuno delle qualità dell'avversario il quale, pur non essendo ottimo in nessuna condizione di vento e di mare, nondimeno è in tutte assai buono. La Commissione ha fatto un calcolo di probabilità, e quantunque il calcolo non sia andato lontano dal vero, pur tuttavia ci è costato la Coppa.

Ma nel scegliere *Nada*, la Commissione ha trascurato due altri importantissimi elementi di vittoria e cioè: la fortuna, che il Duca degli Abruzzi sembra aver aggiogato al suo carro, e la uniforme bontà delle costruzioni che sortono dal cantiere Costaguta per le quali la parola « avaria » perde ogni significato. Non mi è mai avvenuto, infatti, di vedere o di sentire che una barca costruita dal cav. Costaguta abbia dovuto ritirarsi per danni subiti a causa del tempo, mentre ben si sapeva che *Suzette* in fatto d'avarie era maestra.

***

Per la « Coppa d'Italia » la quistione è molto più semplice. *Melisenda*, pur essendo un racer assolutamente eccezionale, forse il migliore di quanti ce ne ha dato finora il Costaguta, non poteva pretendere di battere *Titave*, che presentossi a San Remo agguerrito da una lunga serie di gare fatte a Nizza ed a Cannes. Aggiungasi poi, per colmo di sfortuna, che *Melisenda* nella prima corsa andata a vuoto per causa del tempo, dovette terzaruolare la randa nuova che ne uscì affatto deformata; perciò all'impreparazione generale della barca e dell'equipaggio, venne ad unirsi anche l'imperfezione della velatura.

Ad ogni modo, che *Titave* sia superiore a *Melisenda* è tutt'altro che provato, e l'improvvisa ritirata del campione francese è là a dimostrare che si temeva di menomarne il successo continuando nella lotta; altrimenti non vi sarebbe stata ragione alcuna (a parte la cortesia) di lasciare con tanta fretta la riunione internazionale e veramente importante di San Remo per poi attendere un mese le inconcludenti gare ed i troppo facili trionfi di Marsiglia e di Tolone.

Fortunatamente, però, in mancanza di un confronto diretto, abbiamo con *Sfinge* un termine di paragone abbastanza attendibile per darci la vera misura di *Titave* e *Melisenda*. E *Sfinge* che spesso spesso ha battuto *Titave*, è stato sempre battuto, e con tutti i tempi, da *Melisenda* a perdita di vista. Ecco, infatti, raccolti in due specchi i risultati delle corse tra *Sfinge* ed i due campioni per la « Coppa d'Italia ».

Giorno e Mese	Percor. miglia	Vento Direz.	Vento Forza	Stato del mare	MELISENDA tempo	MELISENDA Arr.	SFINGE tempo	SFINGE Arr.
1 Aprile	14	Variab.	legg., irreg.	calmo	3° 25' 00"	I	3° 31' 20"	II
2 »	14	E.	teso	vivo	2° 54' 16"	I	abbandona	—
4 »	14	S. O.	leggero	calmo	3° 04' 24"	I	3° 15' 28"	II
5 »	14	E.	molto fresco	rotto incr.	2° 34' 11"	I	2° 59' 39"	II

Da questi specchi si rileva che *Sfinge* di 14 gare ne ha vinte 8 contro *Titave;* ma non è riuscito a vincerne neppur una di 4 che ne ha corso contro *Melisenda*.

È ben vero che la rada di Cannes è tale da favorire sensibilmente una macchina da corsa del tipo di *Sfinge;* ma è vero del pari che quella di Nizza, dal punto di vista delle regate, non differisce affatto da quella di San Remo. Ebbene anche a Nizza *Sfinge* ha battuto il campione francese 3 volte su 7, per conseguenza nulla prova che non dovesse fare altrettanto a San Remo se *Titave* avesse proseguito la campagna fino all'ultimo.

Riassumendo adunque è nostro convincimento che i quattro defenders e cioè: *Leda* di Costaguta, *Sally* di Oneto, *Nada*, di Gallinari, *Melisenda* di Costaguta per quel che riguarda disegno, proporzioni e costruzioni, dal più al meno fossero tutti all'altezza del loro cômpito, fino a tanto però che si faceva astrazione dall'avversario. Chè se invece si teneva conto di questo, allora la cosa cessava di esser vera per *Nada* e per *Sally*, giacchè per vincere di fronte a *Suzette* il primo aveva bisogno di tempo leggerissimo e il secondo di tempo forzato; vale a dire che in entrambi i casi per una probabilità favorevole ne avremmo avuto parecchie contrarie. Al contrario *Leda*, che nelle prove di eliminazione, posto fra *Nada* e *Sally*, non aveva potuto dar la giusta misura del suo valore, era il solo dei tre che possedesse le attitudini necessarie per ben difendere i colori d'Italia.

Adunque l'insufficienza nostra quanto alla « Coppa di Francia » è da attribuirsi, non alla superiorità della costruzione francese, ma al criterio sbagliato che la Commissione ha seguito nella scelta del difensore e alla deficienza del suo equipaggio, e quanto alla « Coppa d'Italia » all'impreparazione di *Melisenda* tanto dal punto di vista del materiale che da quello del personale.

E qui cade in acconcio di parlare un tantino anche degli uomini.

Fino a tanto che il vento si mantenne leggerissimo, *Nada* correndo in fil di ruota o quasi, dimostrò di possedere su *Suzette* una superiorità schiacciante, e questa superiorità si mantenne, benchè assai attenuata, col crescere del vento. Ora uno scafo che passa facilmente nell'acqua andando in poppa, in massima deve passar facilmente anche alle altre andature, ammenochè:

1° Le sue opere vive al disopra del galleggiamento siano difettose e ne risultino, quando sbanda, delle linee sfavorevoli al cammino.

2° Il piano velico e quelli di resistenza siano male equilibrati o non lo siano affatto.

3° Le sue vele siano mal fatte.

4° L'equipaggio e specialmente il timoniere non conoscano la barca e non sappiano cavarne tutto ciò che può dare.

Che le opere vive di *Nada* al disopra del galleggiamento siano difettose non pare; nè è supponibile che al giorno d'oggi un costruttore non sappia armonizzare la parte immersa di uno scafo con quella emersa, tanto più che, coi modelli in uso, le linee dell'una sono la rigorosa continuazione delle linee dell'altra. Alla prora di *Nada* si può forse rimproverare l'estrema pienezza delle linee orizzontali che la fan sembrare quasi piatta; ma questa pienezza scomparisce alla banda, dippiù è equilibrata dalle forme della poppa, ed infatti *Nada* conserva un eccellente assetto longitudinale a tutte le andature e con qualunque forza di vento.

Per pronunziarsi sull'equilibrio tra il piano velico e quelli di resistenza di una barca occorrerebbe averne tenuto in mano la barra per qualche ora; in difetto di ciò non rimane che fare dei confronti e questi, fortunatamente, li abbiamo eloquentissimi nella giornata del 2 aprile a San Remo nella quale con un tempo che non era il suo, *Nada* al bordeggio tenne benissimo i suoi tre avversari, e nell'ultimo lato, fatto con vento teso, mar vivo e di stretta bolina, se fu battuto di trenta secondi da *Leda*, non ne perdette uno su *Suzette* e guadagnò qualcosa sopra *Sally*; ciò che dimostra che *Nada* di bolina poteva camminare quanto *Suzette* e che se nelle gare per la Coppa, al bordeggio fu battuto nel modo che tutti sappiamo, bisogna cercarne le ragioni altrove che nello scafo o nella velatura.

Naturalmente il ragionamento che precede distrugge anche la terza ipotesi e quindi non ci rimane che la quarta.

Che un equipaggio, sia pure di superuomini, possa riuscire a conoscere perfettamente una barca non è nemmeno da ammettersi per ipotesi. Le cause che influiscono sul cammino di un cutter, specialmente al bordeggio, sono tante e così complesse che mente ed istinto umani non possono riuscire ad abbracciarle e percepirle tutte. Una grossolana approssimazione ecco quanto è lecito pretendere da un equipaggio, ed è in questa approssimazione che risiede tutto il segreto del capriccioso comportarsi di una barca da corsa.

Prendiamo un esempio:

Dicevasi da chi aveva attentamente seguìto tutti i progressi dei nostri tre defenders che *Leda* fosse barca da tempi medi, *Sally* da tempi forzati e che con tutti i tempi *Suzette* li superasse entrambi al bordeggio; anzi, su questa pretesa superiorità si son ricamate delle vere leggende come se i nostri costruttori si fossero preoccupati soltanto di far delle zucche

buone a correre in poppa e nulla più. Orbene, il 5 aprile, a San Remo, soffiando vento fresco da levante con mare incrociato piuttosto forte, noi troviamo che *Leda* di bolina stretta cammina meglio di *Sally* e che entrambi battono *Suzette* tanto per velocità che per orza. Un fatto analogo si verifica nella corsa del 2 aprile rispetto a *Leda* che batte *Nada* e questo a sua volta batte *Suzette* con tempo moderato. Da ultimo nella giornata del 1° aprile, in condizioni identiche a quelle della Coppa, *Nada* batte *Suzette* di 5′ 26″ e gli altri due avversari di circa mezz'ora.

Nè è a dire che si tratti di fortuna soltanto; giacchè vi furon dei lati intieri cominciati insieme e percorsi in circostanze identiche con vento regolarissimo, nei quali l'invincibile *Suzette* fu battuto in pieno. In uno di questi abbiam visto *Suzette* girare insieme a *Leda* la boa di ponente e dopo 9 minuti di bordeggio il campione francese trovavasi quasi duecento metri sottovento e indietro d'altrettanto.

Naturalmente a queste pretese anomalie si vollero trovare varie spiegazioni, ma chi può garantire che fossero giuste? È possibilissimo, invece, che la momentanea superiorità di questo o di quello dipendesse da un più esatto intuito che in quel momento il suo equipaggio aveva delle facoltà della barca rispetto allo stato del vento e del mare, dalla mano più o meno pesante del timoniere, da una manovra poco o troppo tesata, da una vela non bordata a segno, dalla posizione degli uomini, e così via. Basterà citare un fatto che tutti hanno osservato: Avviene talvolta, specialmente andando di bolina con mare di prora, d'incontrare una serie di ondate che sincronizzano col beccheggio, in tal caso questo aumenta d'intensità fino a che dopo qualche colpo violento, spento l'abbrivo, la barca si ferma quasi. Questo sincronismo (che del resto può esser distrutto con un impercettibile colpo di barra o cambiando la posizione di un uomo) se si ripete con qualche frequenza, basta a far perdere una regata alla miglior barca del mondo contro un'altra che abbia un diverso periodo di oscillazione.

Un altro fatto capace di modificare le attitudini di una barca, date le carene piatte d'oggidì, lo abbiamo nell'inclinazione dell'onda rispetto a quella dello slancio prodiero; inclinazione che può esser tale da far sì che la barca proceda con una serie d'urti, ognuno dei quali le sottrae un po' d'abbrivo. Allora, semprechè sia possibile, occorre modificare la rotta; ma talvolta gli urti non vengono avvertiti e la barca non cammina rimanendo come affogata, press'a poco come quando le vele sono bordate.

Potremmo moltiplicare gli esempi, ma ci sembra di aver detto quanto basta per dimostrare le difficoltà di avere *un buon equipaggio*, vale a dire un equipaggio che sappia sempre e dovunque cavare da una barca da corsa tutto ciò che essa può dare, e la necessità di contentarsi per questo rispetto di una grossolana approssimazione.

E nella riunione di San Remo, a bordo dei nostri campioni non si può dire davvero che gli equipaggi facessero eccezione alla regola; l'approssimazione c'era, senza dubbio, ma assai incostante, e si videro spostamenti che non sarebbe equo imputare solanto ai capricci del vento. Dippiù è assai probabile che nelle gare per la coppa questo stato di cose fosse ancora aggravato dal nervosismo derivante dall'importanza della contesa e dalla responsabilità che incombeva su quel pugno d'uomini di fronte all'Italia.

Ma a parte tutto ciò non sembra neppure che i nostri equipaggi fossero molto affiatati nè che gli *skippers* avessero sempre un'idea ben chiara della situazione e dei vantaggi che se ne potevan ricavare.

Per quel che riguarda gli equipaggi ho dovuto rimarcare, in massima, lentezza nelle manovre accoppiata a eccessivo e poco armonico movimento degli individui di maniera che si riceveva l'impressione del disordine, specialmente se si confrontava l'azione dei nostri con quella dell'equipaggio di *Navahoe*; basti dire che a bordo di questo, non ostante la sua gran mole, si facevan le manovre in un terzo o al più in metà del tempo impiegato dai nostri. A giudicare da quanto si poteva vedere da terra, sembra che il sistema fosse di correre effettivamente al posto di manovra al comando di: pronti; infatti vi era sempre qualcuno in atto di cominciare a fare qualcosa; ora, il comando di: pronti! dovrebbe esser considerato un semplice preavviso per evitare che gli uomini sian colti alla sprovvista dal successivo comando d'esecuzione. Naturalmente questo non deve intendersi in senso troppo assoluto, perchè vi son manovre per le quali occorrono effettivamente dei preparativi; ma vale in quanto a bordo l'equipaggio deve moversi poco e pel più breve tempo possibile giacchè ogni movimento è nocivo, come lo è ogni individuo esposto al vento.

Per quel che riguarda gli *skippers* ho notato in molti casi mancanza di raziocinio, chè altrimenti non posson spiegarsi certi fatti come i seguenti:

1° Tre competitori partono insieme: uno riesce a prender la testa facendo la rotta più conveniente; il secondo potrebbe forse mascherarlo, invece s'impegna col terzo in uno strano ed inutile *luffing match* che li porta entrambi a ridosso della *Liguria* mentre il loro avversario fila allegramente in poppa verso la meta. Il *luffing match*, salvo casi specialissimi, non è mai conveniente e non vi si deve ricorrere, come generalmente si fa, per semplice puntiglio; soprattutto poi deve durar poco in ispecie quando vi sono dei terzi ad avvantaggiarsene. La cosa cangia d'aspetto nelle corse a due giacchè allora il *luffing match* è un modo come un altro di tenersi legato all'avversario e prevenire le sorprese.

2° Un cutter ha finito il giro ed è arrivato sull'ultima boa stringendo il vento anche più di quanto conviene; il nuovo lato è tutto di bordeggio; orbene, questo cutter che ha già perduto parecchi secondi per stringer troppo nell'intento di rasentar la boa senza ragione, ne perde altrettanti con un'orzata che lo mette a prueggio del vento invece di continuar la sua bordata naturale come se la boa non esistesse.

3° La linea del traguardo giace in direzione est-ovest, il vento viene dritto da levante e l'ultimo lato del triangolo corre verso libeccio; la gara sta per finire ed i vari competitori arrivan di bolina stretta per tagliare il traguardo che è lungo più di trecento metri; gl'intervalli sono piccoli e qualche secondo basta a decider della vittoria. In tali condizioni sembra che tutti debbano governar sull'estremità sottovento della linea d'arrivo per accorciare la distanza e aumentare la velocità; ebbene niente affatto! tutti si sforzano di rasentar l'estremità sopravvento, la famosa boa, e per riuscirvi fanno miracoli, senza accorgersi che le onde cozzano contro la prora, che le vele sfileggiano e che così facendo dovranno percorrere duecento cinquanta metri di più. Due sole eccezioni ho notato: una in *Melisenda* e un'altra in *Leda*.

E con questo domando scusa ai lettori se mi sarò mostrato critico troppo severo ed anche pedante; ma chi ha la pretesa

di rappresentare la propria nazione deve esser preparato a qualunque commento e non deve nemmeno crucciarsi quando il commento, sia pur severo, non è dettato da mal animo, ma dall'intenso desiderio che si faccia meglio un'altra volta.

Del resto, se nelle giornate delle Coppe la sorte ci corse contraria, ce ne siamo e prima e dopo ampiamente vendicati grazie specialmente a *Leda*, a *Melisenda* ed a *Sfinge*; per conseguenza possiam serenamente prepararci alla rivincita, magari con un solo *challenger;* ma per carità, badiamo alla preparazione e soprattutto all'equipaggio. DEDALO.

La fregata "L'Argentina„ - L'attacco notturno al golfo di Realeio

(Pagina inedita di storia navale Argentina)

Le prime pagine della storia navale argentina furono scritte, all'incirca, un centinaio di anni or sono; è storia breve, se vuolsi, ma ciò non toglie ch'essa sia già nobile e fiera testimonianza delle attitudini marinaresche di un popolo generoso, che, figlio della rivoluzione, seppe, in breve volger di tempo, conquistarsi un posto distinto tra le nazioni, affermarsi nel modo più brillante, muovere sicuro, sotto i migliori auspici, incontro all'avvenire, avvenire di fortuna e di gloria.

La bandiera a bande azzurre e bianca della giovane repubblica sud americana, non appena inalberata sui brigantini e sulle corvette armate in guerra, guerra di corsa, sventolava trionfante in quasi tutti i mari del mondo, nell'Oceano Pacifico, nell'Atlantico del sud e del nord, nelle Antille, nei mari delle Indie, e, può sembrare impossibile, fin nel nostro Mediterraneo.

Dal 1815 al 1821 i cannoni delle navi patentate dalla Repubblica Argentina tuonarono, e non in salve, un po' dappertutto, specialmente contro le navi di Spagna, battessero bandiera militare o quella mercantile, senza distinzione; Taylor dominò nel golfo del Messico e nelle Antille, inferendo un colpo mortale al commercio spagnuolo coll'Avana; Chayter spinse la sua audacia al più alto grado corseggiando lungo le coste della penisola iberica, e tenendosi minaccioso in vista di Cadice, con grave danno del commercio di quell'importantissimo porto; Brown tenne alta la sua insegna di commodoro argentino dinanzi alle ben munite fortificazioni del Callao e di Guayaquil; capitan Buchardo fu marinaio, soldato e diplomatico di grande valore e di molto ingegno, tale da poter essere paragonato ad Hawkins, Drake, Candish, Dampier e Anson, i quali tutti, rappresentanti della prima nazione marinaresca del mondo, pur corseggiando per gli stessi mari e contro le istesse costiere, non realizzarono per la patria loro — malgrado i mezzi d'azione di cui potevano disporre — i vantaggi realizzati dalla fregata *L'Argentina*.

Capitan Buchardo, al comando della fregata *L'Argentina*, in meno di due anni, percorse da dieci a dodici mila miglia, spingendosi fin nei mari meno noti; ridusse alla ragione il suo equipaggio ammutinatosi all'inizio della campagna; soffocò un incendio sviluppatosi nelle stive della fregata; impedì il traffico degli schiavi a Madagascar; sconfisse i brigantini dei pirati malesi nello stretto di Maccassar; bloccò le Filippine, riducendo al nulla un florido commercio, ebbe dominazione in parte dell'Oceania e impose leggi a quei sovrani, sia per forza delle armi, sia per abilità diplomatica; s'impossessò, con un audacissimo assalto, della capitale dell'alta California; sparse lo spavento lungo le coste messicane e del Centro America; tenne il blocco contro San Blas e Acapulco; s'impadronì temerariamente del porto di Realeio. Furon trofei di gloria e di vittoria, durante questa memoranda campagna di due anni, venti cannoni, il riscatto d'una nave militare argentina, la cattura di venticinque navi, il corpo mortale inferito al commercio della Spagna colle sue colonie... fortunata campagna che rese rispettata e temuta la giovane Repubblica Argentina, sorta, irradiata dal sole della libertà, pel patriottismo e pel valore dei suoi figli.

*
* *

Preda bellica, trofeo di brillante vittoria, era pure la stessa fregata *L'Argentina*.

Correndo l'anno 1815 il Direttorio disponeva per l'armamento della corvetta *Halcon* e di un'altra nave, allo scopo di rinforzare la divisione navale del commodoro Brown, impegnata con varia fortuna nelle crociere dell'Oceano Pacifico a danno esclusivo delle navi militari e mercantili di Spagna. Al comando dell'*Halcon* veniva prescelto capitan Buchardo, dell'altra nave il tribuno chileno Uribe; gli equipaggi si componevano dei giovani volontari di Buenos Ayres e dei chileni, che, dopo la disfatta di Rancaqua, avevano potuto superare la cordigliera e raggiungere il territorio della libera e ospitale terra del Plata.

All'altezza del Capo la nave di Uribe completamente naufragava; non perciò si perdette di animo capitan Buchardo, proseguì per la sua rotta, guardingo, vigile, sempre pronto a dare o accettar battaglia, e riuscì ad unirsi al commodoro Brown in prossimità dell'arida isola di Mocha, famosa negli annali navali del XVI, XVII e XVIII secolo, per essere stata prescelta a base di operazione dagli olandesi, dai francesi e dagli inglesi.

La divisione navale del Pacifico si frazionò in due gruppi: il primo, comandato da Brown, si dirigeva a Juan Fernandez col proponimento di liberare, a qualsiasi costo, i non pochi prigionieri argentini che vi si trovavano, l'altro volgeva alle coste del Chile e del Perù, inaugurando la serie delle ostilità collo stabilire un rigorosissimo blocco dinanzi al porto del Callao, quasi sotto il tiro dei cannoni delle fortificazioni.

Il blocco minacciava di protrarsi indefinitamente, di stancar quindi la pazienza del comandante e dell'equipaggio dell'*Halcon*, e già maturavasi il piano di un audace attacco notturno, allorquando un giorno, sulla linea dell'orizzonte, ap-

parvero spiegate le candide vele di una fregata; era la *Consequencia* che veniva di Spagna con ricchissimo carico e col nuovo governatore di Guayaquil. Capitan Buchardo, raggiante per la insperata fortuna che gli si parava dinanzi, predispose per lo attacco, e quando vide giunto il momento opportuno, abilmente manovrando, con l'impeto tutto suo proprio, corse addosso all'avversario prendendolo subito all'arrembaggio; breve fu la mischia e sanguinosa, molto il valore da ambo le parti; la vittoria arrise completamente agli argentini.

Era la *Consequencia* una robusta e solida costruzione della portata di 677 tonnellate, buona veliera, specialmente atta alle lunghe traversate oceaniche; l'armavano trentotto cannoni distribuiti nelle due batterie — batteria alta scoperta e batteria bassa — e quattro cannoni per truppe da sbarco. Riparate subito le poche avarie, radiato dal coronamento di poppa il nome spagnuolo, denominata *L'Argentina*, passò a far parte della divisione repubblicana agli ordini di colui che aveva saputo conquistarla e che doveva renderla degnissima di figurare nelle istorie navali.

***

Dopo un breve soggiorno in patria, capitan Buchardo riprendeva il comando dell'*Argentina*, e il 27 giugno 1817 lasciava Buenos Ayres per una campagna della quale non esisteva un piano prestabilito, ma che si presupponeva sarebbe stata di non breve durata. All'Ensenada di Barragan si trattenne fino al 9 luglio, primo anniversario della proclamazione dell'indipendenza argentina, e quindi diresse pel porto di Tamatava nell'isola di Madagascar.

Ma non è possibile seguire la bella fregata durante tutto il suo ardimentoso viaggio di due anni, chè molti essendo gli episodi degni di narrazione, eroiche le gesta compiute, importanti i servizi resi e i vantaggi ottenuti alla patria, occorrerebbe non una pagina di storia ma un intero volume; alla presa di Realejo consacriamo un primo ricordo, riservandoci di narrare, in avvenire, altri episodi perchè siano ai nepoti testimonianza delle virtù degli avi e dicano quale splendido principio ebbe la marina militare della Repubblica Argentina, quella marina militare che oggi, a buon diritto, tiene il primato nell'America del Sud, e continua, balda e secura, per la curva ascendente del progresso e della perfezione.

***

Dopo aver bloccato successivamente San Blas, Acapulco e Sonsoneta, essere passato, colla violenza di un uragano, lungo le coste del Centro America, capitan Buchardo, il 2 aprile 1819, portò *L'Argentina* ad ancorare presso il golfo di Realejo, nella costa uruguaiana del Pacifico, maturando il disegno di catturare, a qualsiasi costo, quattro navi di Spagna che si trovavano all'ancora nel porto stesso di Realejo.

La fregata *L'Argentina*. (Da un acquerello del sig. Vincenzo Pirani).

Il golfo è protetto a Sud da una montagna che scende a picco sul mare, e all'imboccatura, ovest, da un'isola, che, mentre costituisce come un antemurale, un frangiflutti, e ripara dal mare grosso del largo, forma, alle estremità, due canali navigabili per accedere nell'interno. Del porto, in favorevoli condizioni, sia per la sua vastità, potendo offrire securo ancoraggio a duecento navi, sia per la ricchezza e la ubertosità delle terre circostanti, l'abbondanza di acque limpidissime, il governo spagnuolo aveva formato un centro marittimo di assoluta importanza militare e commerciale, dotandolo di cantiere navale e di arsenali. La città, difesa alle spalle da montagna rocciosa e vulcanica, si stende lungo la riva del fiume, presso la foce, ampia e profonda; nel XVII secolo fu cinta di mura e munita di bastioni per poterla meglio difendere dalle incursioni piratesche.

Capitan Buchardo, la cui rapidità nel concepire e mettere in esecuzione un disegno, un piano di attacco era meravigliosa, convinto che, contro quattro navi, avrebbe esposta a

certo rischio la sua fregata o il brigantino catturato a Sonsonate, decise di armare e di equipaggiare quattro delle sue maggiori imbarcazioni, di penetrare, non visto, nel golfo, attendervi la notte, e, col favore delle tenebre, accostare le navi nemiche e impossessarsene all'arrembaggio.

Fece piazzare sopra la prua di ciascuna imbarcazione un cannone da quattro libbre, e, per equipaggiarle, scelse cinquanta uomini tra i migliori suoi marinai e fucilieri; egli stesso prese il comando della spedizione.

Nella stessa notte del 2 aprile la flottiglia scostò dal bordo delle navi dirigendo per uno dei canali navigabili; la grande oscurità rese assai difficile e faticosa la navigazione durante la quale una delle imbarcazioni si scostò dalla rotta e perdette ogni contatto. Così capitan Buchardo, in sul far dell'alba, fu obbligato ridossarsi alla costa per attendere la mancante; malgrado però tutte le precauzioni prese venne scoperto e segnalato in modo che tutta la città sorse subito in armi, e le due navi maggiori si approntarono alla battaglia.

La giornata del 3 trascorse in una inutile attesa. Ormai il dado era tratto e capitan Buchardo non era uomo da battere in ritirata; a notte alta salpò, non senza prima aver detto ai 38 uomini che gli obbedivano, essere quella cui andavano incontro una prova suprema, per la quale grandissimo onore sarebbe tornato alla bandiera della patria Argentina.

I 38 uomini, votati alla morte, risposero agitando le armi, e... via, via, verso il porto.

Il posto d'onore, all'avanguardia, lo aveva tenuto per sè capitan Buchardo; seguiva la seconda imbarcazione col luogotenente Piris, poi la terza con un manipolo di valorosi.

Oltrepassato appena il canale, alle due del mattino, avvistarono un brigantino, una goletta e un'altra piccola nave, ancorate in modo da costituire un triangolo isoscele per difendere l'entrata del porto. Mezz'ora dopo un lampo squarciò l'oscurità profonda, seguìto da rombo acuto, ripetuto dagli echi del golfo, il cannone del brigantino entrava in azione. Altri molti colpi seguirono al primo; la popolazione scese in armi alla marina e il vulcano stesso — il vulcano vecchio — volle concorrere alla difesa aumentando l'eruzione di fuoco; il teatro della lotta che stava per combattersi si trovò così a essere illuminato da sinistri bagliori rossastri, e mandando boati terrificanti. Dalla goletta e dall'altra nave partivano, a intervalli, scariche di moschetteria.

Gli argentini avanzavano sempre, muti, impassibili, arrancando la voga man mano che la distanza diminuiva.

A un tratto — da mezz'ora continuava il fuoco — un grido altissimo risuonò per l'aere:

— *Viva la patria!*

Era il grido di guerra sprigionatosi dal robusto petto dei marinai argentini:

— *Viva la patria!*

Contemporaneamente i cannoni delle imbarcazioni iniziavano un fuoco abbastanza celere e ben aggiustato.

Una terza volta eccheggiò il grido:

— *Viva la patria!*

E con questo santo nome sulle labbra, col cuore infiammato dal più puro patriottismo, capitan Buchardo mosse colla sua gente arditamente all'arrembaggio del brigantino e della goletta spagnuola.

Fu tale e tanto l'impeto degli assalitori che, mentre una parte dell'equipaggio tentava la resistenza, l'altra s'impadroniva dei canotti per guadagnare a tutta forza di remi la vicina terra. La resistenza non fu lunga, presto il ponte venne spazzato dai pochi fedeli difensori, rimasti uccisi o feriti nel furor della mischia, o fatti prigionieri coll'arme in pugno.

Rimasero ai vincitori quattro navi cariche di preziose merci diverse, le artiglierie, alcune armi e ventisette prigionieri; la città, per quanto sorpresa da tanta audacia e da così grande fortuna, non se ne meravigliò ricordando purtroppo i numerosi attacchi che aveva dovuto sostenere nel XVII secolo.

La mattina seguente gli armatori del brigantino e della goletta mandarono a offrire, pel riscatto delle navi e dei carichi, diecimila pezzi forti; capitan Bruchardo rispose che egli non era uso trattare con ambasciatori; si presentassero quindi personalmente se avevano qualchecosa a chiedergli. Ubbedirono gli armatori e ottennero quanto desideravano, ad eccezione però del brigantino, volendo capitan Buchardo aggregarlo alla sua Divisione, e della goletta che aveva stabilito di mettere a disposizione del governo della Repubblica.

Erano finite appena le trattative, e si stavano già approntando i rimorchi per tirar fuori le due navi quando il comandante da *Chacabuco* avvertì capitan Buchardo della presenza in quelle acque di un brigantino-goletta assai sospetto, segnalato da tempo, che pareva seguisse cautamente la spedizione, evitando però, mercè la maggiore sua velocità, la caccia e la battaglia, più volte tentata dal condottiero argentino.

Capitan Buchardo si affrettò versò la sua nave, col cuore sussultante di gioia, ciecamente fiducioso di aver di nuovo, come sempre, a guida la fida alleata sua, la vittoria.

⁂

Il nome della fregata *L'Argentina* sopravvive nella moderna flotta della Repubblica Argentina; è portato da una cannoniera di prima classe adibita a scuola delle giovani speranze della marina militare, come da una torpediniera Yarrow è portato quello di *Capitan Buchardo*.

I nepoti non sanno l'oblio... essi valgono, varranno sempre gli avi in ogni circostanza sotto qualunque cielo, in tutti i mari, perchè buon sangue non mente.

E. B. di Santafiora.

LE REGATE DI TORINO

La riunione del 31 maggio raccolse quest'anno buon numero di concorrenti, maggiore certo di quanto s'aspettava.

L'intervento della « Savoia » di Napoli concorse a rendere interessanti, per non dire sorprendenti, le gare dell'8 *seniores* e *juniores;* nè mancarono oltre agli *habitués* della riunione, i milanesi, i vogatori di Pavia, di Lecco e di Como. In complesso adunque belle gare, che, se furono guastate per un momento da un furioso temporale, ebbero tuttavia campo di svolgersi abbastanza regolarmente, data l'anormalità del campo di regata e le specialissime disposizioni che la Direzione del Rowing credette opportuno di

dettare. A questo riguardo tuttavia non posso trattenermi dal far notare come l'obbligo che si volle imporre ai vogatori di tenere il proprio numero di percorso, specie nel passaggio tra i pali posti a valle del ponte in ferro, sia parso alquanto draconiano. A parte la legalità del provvedimento, che urta contro le disposizioni chiare e precise del codice di regata, mi pare affatto inopportuno voler imporre ai vogatori (e parlo soprattutto dei vogatori di coppia) una rotta che si presenta già di per sè stessa abbastanza difficile nelle circostanze ordinarie, data la curva notevolissima del campo di regata, e che si presentava poi difficilissima pel passaggio tra i pali. Ognuno sa che la difficoltà maggiore pegli skiffisti, specie *juniores*, consista nel dirigersi, e come queste corse finiscano sempre o con abbordaggio o con notevolissime deviazioni di percorso per parte dei vogatori, o cogli uni e le altre insieme: accade perciò che ognuno tenta di porsi alla testa del gruppo per condurre indisturbato la corsa. Quest'anno invece essendo obbligatoria la rotta da seguirsi, pena la squalifica, accadde quel che doveva accadere: al momento di orientarsi, cioè al ponte in ferro, quasi nessuno si trovava al suo posto, e tutti dovettero fare un angolo sensibilissimo per ripigliare la propria acqua. Non mi sarei dilungato tanto su questo argomento, se non fosse della speranza che il risultato pratico del, dirò così, esperimento abbia dissuaso per l'avvenire i dirigenti del Rowing dal rinnovarne l'applicazione. Ed eccoci alle gare.

Quattro *juniores*. 1° *Allegri* (Capsoni, Marro, Cagnassi, Marchetti) S. C. « Cerea » Torino in 6' 10" 40'"; 2° *Rotolante* S. C « Olona » di Milano in 6' 23" 30'"; 3° *Spalufri* S. C. « Armida » Torino in 6' 31" 30'"; 4° *Biricchino* S. C. « Milano » di Milano in 6' 37" 18'".

Alla partenza la « Cerea » con poche palate vigorose prende la testa e conduce la corsa indisturbata guadagnando continuamente per finire con parecchie lunghezze di vantaggio. La lotta s'impegna alla fine tra l' « Olona » e l' « Armida » con vittoria di quella per circa due lunghezze. La « Cerea » dimostrò la sua superiorità incontestabile con una palata lunga ed una marcia cadenzata, che le permise di guadagnare continuamente terreno pur battendo soltanto 28-30 colpi al minuto di fronte ai 36 degli avversari. Bello l'assieme, notevole la calma dei vogatori e specie del capovoga; un simile equipaggio, composto com'è di buoni elementi, ha davanti a sè un bell'avvenire. L'equipaggio dell' « Olona » è composto di vogatori leggeri, cui nuoce il colpo troppo corto in acqua: dal numero 1 al 4 si nota una sensibile diminuzione nella lunghezza del colpo; la vogata del 4 è addirittura irrisoria: difettosa in tutti l'entrata in acqua e l'uscita, nè serve a compensare tali difetti il numero dei colpi. L'equipaggio dell' « Armida », sebbene composto di buoni elementi, mancava affatto di preparazione essendosi messo troppo tardi al lavoro. I 4 *équipiers* della « Milano » sono troppo leggeri per poter lottare, anche senza tener conto della difettosa palata, contro i concorrenti di tale categoria.

Skiffs *juniores*. Eliminati la sera precedente *Rosetta* (Brambillasca) della « Milano » e *Major Taylor* (Robiolio) della « Caprera ».

In decisiva: 1° *Spadin* (Spada) S. C. « Olona » di Milano in 6' 45" 36'"; 2° *Sanguisuga* (Sacchini) della S. C. « Milano » in 6' 48" 24'"; 3° *Elda* (Marinoni) della S. C. « Milano » in 7' 1" 54'". Ritirato *Rondine* (Soresi) della R. S. C. « Savoia » di Napoli.

Il piroscafo *Kaiser Wilhelm II* del « Norddeutscher Loyd » di Brema.

La corsa è condotta da *Sanguisuga* seguìto dappresso da *Spadin.* Al ponte in ferro lo sculler della « Milano » ha due lunghezze su quello dell' « Olona »; Marinoni è troppo indietro dal gruppo. Ai pali i vogatori prendono la loro rotta, e l' « Olona » che s'era finora mal diretta, comincia a guadagnar terreno. Una lotta vivacissima s'impegna tra i due skiffisti; *Spadin* con mirabile energia stringe dappresso l'avversario e lo passa al fine tagliando il traguardo con pochi metri di vantaggio. Il giovanissimo vogatore dell' « Olona » ha dimostrata molta resistenza e grande energia battendo sul traguardo lo sculler della « Milano », che aveva tenuta la testa per tutto il percorso. Entrambi di statura piuttosto bassa, nè troppo adatta per tal genere d'imbarcazione, possedono una palata abbastanza lunga ed energica, e battendo gran numero di colpi riescono ad ottenere una marcia discreta. Il Marinoni dalla statura più elevata, ha per contro una palata troppo fiacca, se non corta e piuttosto pesante. Il Soresi infine, come si vide nelle gare d'eliminazione, possiede molta forza, ma manca di *allure;* la sua vogata sebbene potente è troppo corta, e gli nuoce inoltre assai l'abituale inesperienza nel dirigersi, per cui ebbe più degli altri a soffrire dalla obbligatorietà della rotta.

Yole universitarie. 1° « Medicina » (Girardi, Camusso, Schiavina, Orecchia) allenata dall' « Esperia » in 6' 32' 24''; 2° « Matematica » (Colli, Forni, Giustiniani, Rossi) in 6' 42'' 54'' allenata dalla « Cerea »; 3° « Farmacia » (Martinoglio, Sibaldi, Pitetti, Accossato) allenata dalla « Caprera » in 6' 57''.

Alla partenza « Medicina » e « Farmacia » si staccano svelte. « Matematica », partita male, arrancando furiosamente, si porta in testa e vi si mantiene sino ai mille metri circa. « Medicina » ripiglia a poco a poco vantaggio e si trova all'altezza dell' « Armida » in testa al gruppo, seguìta dappresso da « Matematica » e da « Farmacia » che già comincia a cedere. Al ponte in ferro quella sforza nuovamente, ma non raggiunge l'avversario che finisce primo per qualche lunghezza.

L'equipaggio allenato dalla « Cerea » fornì una cattiva corsa, certo molto peggiore di quanto s'aspettava. Mancanza completa di ritmo, palata, direi quasi, affannosamente rabbiosa, disorientamento generale dell'equipaggio, deficiente condotta di corsa dovevano necessariamente avere la peggio di fronte alla vogata lunga e ben appoggiata dell'*équipe* di « Medicina », al suo movimento composto e cadenzato, alla sua intelligente condotta di regata. Certo giovò a quest'equipaggio l'aver al timone il proprio allenatore, ma assai miglior risultato avrebbe ottenuto la yole di « Matematica », se in luogo di voler prender la testa ad ogni costo, avesse continuata la corsa con più calma, senza sprecar la propria energia in continui sforzi che esaurirono i vogatori.

Sala di conversazione della prima classe del piroscafo *Kaiser Wilhelm II.*

Due *seniores.* 1° *Burgunda* (Brambilla, Maganza) S. C. « Milano » in 6' 51'' 6''; 2° *Tlà!* (Pizzocaro, Migliavacca) S. C. « C. Colombo » di Pavia in 7' 15' 36''; 3° *Galegia fort* (Rapazzini, Corte) S. C. « Caprera » di Torino in 7' 23'' 48''. Ritiratosi *Patatrac* della S. C. « Cerea ».

Alla partenza « Milano » si stacca seguìta dalla « Cerea ». Ad 800 metri questa trovandosi indietro, sebbene seconda, si

ritira riservandosi per la corsa seguente. I milanesi guadagnano continuamente terreno e vincono per parecchie lunghezze.

L'equipaggio vincitore dimostrò una superiorità enorme sui concorrenti. Composto di elementi leggeri ma energici, possiede una vogata svelta e netta, aiutata da una ripresa non pesante, che lascia all'imbarcazione una buona *allure*. L'assieme perfetto dei corpi dimostra il lungo lavoro compiuto ed il serio allenamento fatto, che ha permesso ai vogatori di battere senza tregua 40 colpi (moderno stile, oramai!) per tutto il percorso. Quest'equipaggio è senza dubbio uno dei migliori della stagione, e fornirà certo belle regate. Il *due* di Pavia è montato da vogatori robusti ma pesanti assai, che non sanno nè possono conciliare una robusta palata con una ripresa cadenzata; sono uomini da yole di mare, inadatti alle imbarcazioni leggere. I concorrenti della « Caprera » sono troppo impreparati a tal genere di corse, e troppo digiuni di regole di vogata per potersi misurare con qualche probabilità di successo coi vincitori della regata.

Double-sculls *seniores*. 1° *Patatrac* (Lange A. e P.) della S. C. « Cerea » di Torino in 6' 14" 12"'; 2° *Rabarbaro* (Sacchini, Leva) S. C. « Milano » in 6' 19" 24"'; 3° *Maria* (Soresi, Frasca) S. C. « Savoia » Napoli in 6' 29" 24"'.

In questa corsa la « Cerea » ha raccolto i frutti del suo lungo, paziente lavoro. L'assieme perfetto, lo slancio dell'imbarcazione, l'hanno fatta trionfare sull'*équipe* milanese la quale si risente dell'eterogeneità, dirò così, dei componenti, l'uno giovane ed energico, l'altro maturo e non più alle prime armi, sebbene armato tuttora di grande entusiasmo per la voga: in complesso, una vogata lunga ma non abbastanza svelta, una ripresa se non addirittura pesante, nemmeno però cadenzata. Assai più corretto lo stile dei due torinesi che pur essendo anch'essi vecchi vogatori, formano un equipaggio più omogeneo, oltre ad essere animati da pari entusiasmo, qualità quest'ultima, che sembra vada man mano rifugiandosi fra i vecchi campioni. L'*équipe* di Napoli pure forte fisicamente, voga troppo corto in acqua e manca affatto di ritmo: la barca procede a salti, stancando i vogatori.

A 800 metri la « Cerea » è in testa e conduce la corsa, seguìta da « Milano » e « Savoia ». Ai 1200 « Milano » che continua a perdere terreno, sforza improvvisamente e facendo un angolo notevole, si dirige verso la « Cerea » ed avviene l'abbordaggio. Succede un po' di scombussolamento nei due equipaggi, ma la « Cerea » più pronta si ripiglia, e distacca nuovamente l'avversario, e finisce con varie lunghezze di vantaggio. La « Milano » non riesce a guadagnar terreno, e finisce a sua volta seguìto a distanza dalla « Savoia » che più non sforza.

Quattro *seniores*. 1° *Allegri* (Capsoni, Marro, Cagnassi, Marchetti) S. C. « Cerea » in 6' 4"; 2° *Firisell* (Capelli, Borghi, Gerli, Rossi) S. C. « Milano » in 6' 4" 50"'; 3° *Spalufri* (Scalero, Ghirardotti, Rovere, Cerutti) S. C. « Armida » in 6' 35" 18"'. « Olona » abbandona.

Alla partenza si staccano tutti in gruppo; poscia « Cerea » e « Milano » guadagnano a poco a poco terreno. Ai 1000 m. quella battendo 34 ha una lunghezza sulla seconda che la spinge forte fino all'altezza dell' « Armida » per poi cedere. « Cerea » scende a 30 e si riposa alquanto. Al ponte in ferro « Milano » si ripiglia, incalza l'avversario, che rimane un po' sorpreso ed è scombussolato da un improvviso deviamento del timoniere, e lo raggiunge ai pali. A questo punto i due equipaggi cominciano una lotta durissima bordo a bordo, dando prova di grande energia; al fine la « Cerea » con un *serrate* vigoroso a 40, ha ragione dell'avversario e taglia ancora una volta prima il traguardo per pochi metri.

Splendida corsa! « Milano » rinforzatasi negli ultimi giorni col Gerli al n. 3 potè fare quella volata finale che per poco non le diede la vittoria. Buoni elementi compongono l'equipaggio, difettosa però e corta la passata in acqua, che sebben portata a 36 colpi non permise di battere i 34 dell'avversario *junior*. Il capovoga della « Cerea » condusse colla solita calma la corsa, e salvo un po' di scombussolamento dell'equipaggio al ponte in ferro, causato anche dall'incorreggibile abitudine di qualche vogatore di tener troppo d'occhio l'avversario (il numero 3 se lo ricordi!) non mancò nè l'assieme dei corpi nè la cadenza della ripresa, onde si può dire ben meritata la vittoria.

Veneta *seniores*. 1° *Salve* (Bertolini, Bosco, Pesci, Beccaria) S. C. « Colombo » di Pavia in 7' 15" 18"'; 2° *Senza bussola* (Mercanti, Manfredini, Bongrani, Cerutti) S. C. « Olona » in 7' 20" 12"'; 3° *Spacciati* (Comabio, Amadeo, Ripamonti, Palma) S. C. « Milano » in 7' 35" 48"'.

Di questa corsa fu impossibile osservare lo svolgimento, a causa dello straordinario acquazzone che si rovesciò sul campo di regata, onde mi limito a darne l'esito.

Skiffs *seniores*. 1° *Spadin* dell' « Olona » in 7' 22" 36"'; 2° *Elda* della S. C. « Milano » (Marinoni) in 7' 42" 12"'. Ritirati Gerli e Sacchini della « Milano ».

Questa regata che avrebbe dovuto riuscire interessante per la lotta tra il Sacchini e lo Spada, riuscì una passeggiata per quest'ultimo, essendosi ritirati i più forti concorrenti, il Gerli ed il Sacchini.

Otto *seniores*. 1° *Pe ce spassà* (Frasca, Rispoli, Pepe, Dell'Isola, Anatra, D'Ovidio, Cimino A. ed E.) R. S. C. « Savoia » in 5' 34"; 2° *Mediolanum* (Capelli, Borghi, Mazzoli, Rossi, Brambilla, Urani, Nella, Maganza) S. C. « Milano » in 5' 41" 12"'. Ritirato *Rataplan* della « Cerea ».

Ed eccoci alla corsa sorpresa. Al segnale di partenza la « Savoia » si stacca con rapidi e brevi colpi, la « Milano » più robusti Quella battendo 40 acquista a poco a poco terreno. Ai 1200 m. ha una lunghezza di vantaggio sulla « Milano », che pur spingendo forte non riesce a raggiungerla. Al ponte in ferro, sempre a 40 colpi, la « Savoia » stacca l'avversario omai scoraggiato, e la vittoria è sua, con grande stupore del pubblico e degli stessi vincitori, che punto se l'aspettavano.

Curioso equipaggio quello di Napoli, e più curiosa ancora la sua maniera di vogare! Elementi tutti nuovissimi ad eccezione del capovoga, piuttosto mingherlini, energici però e ben allenati. La vogata è brevissima; sbattuta in acqua, vi dà come un guizzo ed esce malamente con uno strappo finale; le braccia si distendono tosto velocissime ed i corpi balzano d'un tratto all'attacco. Nell'insieme una marcia che non si può dire affatto pesante, e che coi 40 colpi brevi ma secchi, battuti senza interruzione, ha trionfato della vogata più robusta, ma pur corta dei milanesi, che, quantunque superiori fisicamente, mancavano di quell'*allure* indispensabile per poter aspirare ad una vittoria. Come dissi la sconfitta dei milanesi fu molto commentata, considerando che vogatori *seniores* venivano battuti (forse è la prima volta che un fatto simile si verifica negli annali del rowing) da un equipaggio di *débutants*. In complesso però conviene osservare che, salvo pel due di punta, tutti i vogatori milanesi quest'anno si mostrarono assai inferiori sotto ogni rapporto all'anno passato.

Yole di mare d'incoraggiamento. 1° *Como* (Serra, Monza, Garrone, Mazzocchi) del S. C. « Lario » di Como in 6' 24"; 2[i] Deat-heat *Primitia* (Torù, Narcisi, Beretta, Salvi) S. C. « Lecco » di Lecco e *Gogliardi* (Formento, Bocca, Arata, Dindo) della S. C. « Armida » di Torino in 6' 48" 48'"; 3° *Margherita* (Martinoglio, Sibaldi, Pitetti, Accossato) della S. C. « Caprera » di Torino in 6' 49".

« Como » si stacca presto dal gruppo e prende la testa conducendo la corsa, con una vogata robusta ed unita. « Armida » vien seconda seguita da « Lecco » partita male e dalla « Caprera ». Ai pali queste due ultime sforzano e sul traguardo « Lecco » raggiunge l' « Armida » ma non riesce a passarla la « Caprera » di pochi metri rimane quarta. Lotta vivissima La Giuria dichiaria *deat-heat* pei due primi assegnando ad entrambi il 2° premio e concedendo il terzo alla « Caprera » tenuto conto dell'arrivo disputatissimo.

Otto *juniores*. 1° *Rataplan* (Capsoni, Marro, Cagnassi, Forni Colli, Bassignana, Rossi, Marchetti) della « Cerea » in 5' 28" 2° *Adolfo* (Reggio, Camusso, Schiavino, Gianolio, Pastorello Orecchia, Granara, Torrielli) dell' « Esperia » in 5' 34" 30'". 3° *Pe ce spassà* della « Savoia » di Napoli in 5' 40" 48'".

Partenza in gruppo. La « Savoia » stanca dalla regata precedente, presto comincia a cedere, e « Cerea » con una vogata lunga e cadenzata si tiene a paro coll' « Esperia » che voga pure con una certa cadenza e con buon lavoro in acqua. Verso i 1000 m. « Cerea » si stacca e prende a poco a poco una lunghezza, che mantiene senza difficoltà sino al ponte in ferro. Qui l' « Esperia » sforza ma l'avversario con calma ed assieme risponde all'attacco e finisce al traguardo con quasi una lunghezza di luce.

Si trovavano di fronte in questa corsa equipaggi quasi novizi. La « Cerea » vinse per la sua palata più lunga e la ripresa più cadenzata, sebbene i vogatori avessero già fatte più corse nella giornata. L' « Esperia » composta di elementi robusti, e non stanchi per precedenti regate, battè una palata vigorosa e non troppo corta, e mostrò un certo ritmo nella ripresa quale da molti anni non ci era dato vedere nei vogatori di questa società; l'assieme notevole dei movimenti attesta inoltre il serio lavoro compiuto.

Ed ora per finire e come conclusione, porrò una domanda: *Quale dei quattro equipaggi ad otto juniores e seniores fu il vero vincitore della giornata?* Poichè si è verificato lo strano fatto che il primo arrivato nella corsa *junior* impiegò sei secondi di meno che non il primo della corsa *seniores* (5' 28" contro 5' 34") e ciò nelle stesse condizioni di acqua e di atmosfera. La domanda non è inutile se si pensa che la « Cerea » non si presentò nella regata *seniores*, persuasa della superiorità incontestabile della « Milano ». La risposta all'intelligente lettore.

Iessa.

IL PORTO DI MARSIGLIA

MARSIGLIA lavora e provvede al suo avvenire affinchè non le venga meno il titolo, finora giustificato, di primo porto mercantile mediterraneo. Ciò da noi è risaputo, e viene, anzi, ridetto ogni momento su pei giornali e nel Parlamento stesso come incitamento a non starsi, a nostra volta, inoperosi nel guardare all'avvenire di Genova, nel cui porto risiede la fortuna della patria; ma, ch'io sappia, non venne mai fatto vedere, da giornali o periodici illustrati nostri, quali siano le provvide opere di sicura garanzia che il primo emporio commerciale della Francia sta, non badando a sacrifizi, conducendo a fine.

Queste opere sono davvero colossali.

Mentre Genova non fece, finora, a dire il vero, che ampliare il suo vecchio porto, contenendolo, però, sempre fra la vecchia Lanterna e il promontorio di Carignano, Marsiglia, lasciando il *Vieux Port* per le piccole navi, mosse ardita alla conquista del mare e costrusse, lungo la sua riviera di ponente, un altro porto, ampio e sicuro, dove prima erano acque aperte, profonde e agitate dal maestrale. E questo porto, che comprende ben sei grandi bacini di ancoraggio per navi di qualunque portata, con 11 chilom. di banchine per operazioni di imbarco e sbarco, venne reso sicuro, come chiuso da un grande molo, lungo oltre 4000 metri, costrutto in pieno mare, di fronte la spiaggia, alla profondità media di oltre venti metri; sarebbe come dire una immensa muraglia che, correndo dallo storico scoglio di Quarto al grazioso maniero dei Raggio in quel di Cornigliano, chiudesse l'insenatura del Bisagno e facesse ampio e magnifico il porto della Superba fino oltre Sampierdarena.

Ing. cav. uff. C. Marzolla.

E poichè anche qui levavasi un monte, il Cap Pinède, coronato da un forte e proteso verso il mare, come il colle di San Benigno fra Genova e Sampierdarena, ogni ostacolo venne

rimosso; le mine hanno squarciato il monte, e il masso infranto venne portato in mare a formarvi ampie e splendide calate. Così si stanno costruendo ultimi i bacini della Pinède, che completano l'opera colossale del nuovo porto di Marsiglia, il quale copre, coi suoi immensi docks, una superficie di circa 1.600.000 metri quadrati.

I bacini della Pinède vennero principiati nel 1897 ed ora sono pressochè a termine.

L'impresa venne assunta dall'ing. prof. Conrad Zschokke, noto in Europa tutta per altre grandi sue imprese e in Italia pei bacini di carenaggio di Genova e la sistemazione del Tevere a Roma; direttore dei lavori per l'impresa è l'ing. cav. uff. Carlo Marzolla, un italiano che fa onore al paese.

A dare ancora un'idea della grandiosità del porto marsigliese valgano queste cifre: i soli bacini detti della Pinède hanno uno specchio d'acqua di 266 mila mq.; la loro profondità assoluta è di m. 8,50; la diga che li chiude si estende per 550 metri. Ai lavori vennero addetti giornalmente circa 300 operai, quasi tutti italiani.

Parte fuori d'acqua d'un cassone ad aria compressa.

Le calate del nuovo bacino della Pinède furono costruite con cassoni mobili ad aria compressa e con congegni affini del sistema C. Zschokke dei quali presentiamo due belle riproduzioni fotografiche.

Una delle produzioni rappresenta la parte fuor d'acqua d'uno dei grandi cassoni ad aria compressa coi quali si scende a lavorare sott'acqua a rilevanti profondità; l'altra raffigura la camera detta di « lavoro » poggiante nel fondo del mare.

È una vera *preziosità*, questa, perchè rappresenta il lavoro in fondo al mare, fotografato alla luce di magnesio.

Dei cassoni per lavori subacquei non è qui il caso ch'io dia altri particolari dettagli tecnici; passerò, invece, ad accennare delle condizioni commerciali di questo grande porto.

***

Le condizioni del porto di Marsiglia, sotto l'aspetto commerciale, sono assai meno floride di qualche anno addietro, a causa, specialmente, dell'incremento dei porti del Nord — del Belgio e della Germania.

Anversa, Rotterdam e Amburgo hanno portato e portano alla fortuna di Marsiglia dei colpi fatali, estendendo l'azione loro fin nel cuore della Francia stessa; Amburgo, special mente, le fa straordinaria concorrenza.

Questo porto ha una organizzazione meravigliosa tecnica ed economica, ed assorbe, non solo i due quinti di tutta la navigazione germanica, ma porta le proprie merci fino a Lione, centro, un giorno, del dominio commerciale marsigliese.

La felice posizione di tale città, posta alle foci dell'Elba, la superficie, quasi infinita, di rive, riducibili a banchine, mezzi ferroviari, magazzini; un'ampia zona extra doganale, ricca di depositi e di officine, hanno dato al suo porto uno sviluppo veramente impressionante, sì che se ne risentono anche i porti di Trieste e di Genova.

Amburgo ha, inoltre, quali mezzi di comunicazione con l'interno, le vie fluviali, necessario completamento di grandi empori marittimi, che manca assolutamente a Marsiglia. Mercè queste arterie il grande porto del Nord riceve, con mezzi di trasporto i più economici, le merci destinate ai colossi dell'Oceano e porta così la sua influenza nel mondo intero. E però Marsiglia, fattasi di ciò avveduta, lavora senza posa per riavere l'antico primato; e provvede non solo al porto, ma si apre anch'essa delle vie fluviali per mezzo del Rodano, aprendo nuovi canali; pensa, inoltre, all'autonomia del porto, per la quale fa ognora presso il Governo le più vive istanze.

Di fronte a Genova, Marsiglia ha meno da temere che di

fronte ai porti del Nord, benchè il movimento delle merci del porto nostro sia oggi superiore a quello marsigliese. Si hanno, infatti, queste cifre:

ANNO 1900	NAVI	STAZZA IN TONNELLATE	MERCI IN TONNELLATE
Marsiglia	17.074	12.296.254	6.355.816
Genova	13.602	9.728.045	5.203.201
Marsiglia	+ 3.472	+ 2.568.209	+ 1.152.615
ANNO 1902			
Marsiglia	16.655	13.091.739	5.885.303
Genova	12.015	10.998.163	6.093.400
Marsiglia	+ 4.641	+ 2.093.576	— 208.097

Marsiglia teneva, adunque, nel 1900, ancora il primo posto, mentre nel 1902 segna, in confronto di Genova, 745 navi e 97.000 tonnellate di merci in meno.

Tali dati sono per noi confortanti, ma vedesi come il nostro maggior emporio marittimo abbia ancora quasi chiuse le vie di terra e come, ciò non ostante, il suo *interland* sia più straniero che nazionale — soggetto, quindi, a venir meno per ragioni economiche o politiche, e si provveda, l'occhio vigile e pronto, con opere e con continuità di lavoro, non sviato da scioperi, e l'avvenire sarà per noi.

Ci valga il grande esempio di Marsiglia.

G. B. Rossi.

Marsiglia, giugno 1903.

La camera del lavoro d'un cassone.

Yachting Ligure

LA COPPA DELLA FOCE · REGATE DI CORNIGLIANO

La prima regata pubblica ebbe luogo il 31 maggio, per opera del « Club Nautico Foce »

Il nuovo presidente di questa società sportiva, Ing. Natale Gallino, fece dono d'una elegante coppa d'argento, un fine lavoro dei fratelli Rimassa di Genova, che dovrà essere vinta per tre anni di seguito dallo stesso *yachtsman* perchè possa diventarne proprietario definitivo.

La giornata sportiva venne egregiamente organizzata dalla Direzione del « Club Nautico Foce » e dalla giuria composta dei signori: Ing. Carlo De-Marini, presidente; Mario Spigno, segretario; presidente del « Club Nautico Genovese », del « Club Nautico Volturium », del « Club della Vela », del « Club Nautico Sampierdarenese », del prof. Luigi Negrini, della società « Rari Nantes », del dott. Bavastrello, della società canottieri « Elphis », del signor Attilio I. Carbone, relatore.

Sono iscritti i tonn. 2,50: *Sander* del Cav. A. Dario Centurini *Luigina* dell'Ing. Torriani; *Linton* del signor Arturo Mosconi; *Enrichetta* del sig. Frassinetti e gli una tonn.: *Linotte* del signor R. Ravano; *Vanessa* del signor C. Dufour; *Dai-Dai III* del signor Zizi Sbertoli; *Primula* dell'ing. C. De-Marini; *Marmar* del signor Noli da Costa; *Zazà* del signor Emanuele Ghigliotti; *Gemma* dell'Ing. Torriani; *Fulgor* del signor Ratto Giovanni; *Kaleb* del signor Masnata; *Amelia* del signor Carlotto; *Helen* del signor Luca Viganego; *Mandolino* del signor Torriani; *Emma*.

Un bel numero di concorrenti, come si vede, che dinoterebbe anche una speciale ricchezza di una tonnellata, ammettendo che tutti gli inscritti restino nell'esattezza della formola di stazza.

Molta folla sulla spiaggia, ove predomina la parte popolare: buon segno questo che dice come adagio adagio il popolo va con crescente attenzione prendendo abitudine a queste gare marinaresche.

La partenza è semplicemente meravigliosa. Manca solo uno degli inscritti, *Luigina*, tutti gli altri partono in gruppo magnifico, che solleva voci di ammirazione dalla folla degli spettatori.

Il mare è increspato da una soave brezza da S. E. che al termine delle gare ha qualche salto a ponente.

Dato il tempo dolce, che favorisce naturalmente gli scafi piccoli e molto invelati, le previsioni sono incerte, ed a molti appare, per la solita condizione del forte compenso, che i 2,50 tonn. difficilmente possano piazzarsi bene.

Percorso tre giri del triangolo 9 miglia circa. *Linton* dopo tagliato il traguardo si ritira per avaria al picco.

Dal gruppo si stacca in breve *Sander*, che corre colla sua vela nazionale, e poi *Enrichetta*; negli una tonn. avviene un po' di disgregamento e fra i primi noto *Linotte*, *Primula*, *Dai-Dai III*, ecc.

Sander marcia con una tenuta splendida ed al primo giro ha già guadagnato il compenso a molti concorrenti della prima serie; anche *Enrichetta* si trova in eccellenti condizioni. *Primula* guidata con fermezza di rotta notevole dal suo skipper signor Mario Spigno, è in testa alla prima serie seguita da *Linotte* e *Kaleb*.

La progressione per i 2,50 tonn. continua e ormai è certo che la Coppa è perduta per i concorrenti della prima serie.

Sander che rappresenta, come ho accennato, un equilibrato prodotto interamente nazionale, è anche per il suo equipaggio un bell'esempio sportivo, perchè non ha che un marinaio professionista a bordo, il quale eseguisce le manovre col march. Emilio Reggio, skipper è il signor Romolo Gabrielli.

Il yacht del cav. Centurini ha assicurato magnificamente il primo premio. La corsa è notevole per la dolcezza della giornata e per avere a concorrente *Enrichetta*, la quale essendo una barca fuori stazza con una velatura esagerata che la fa salire ad 1,50 tonn. di stazza reale, avrebbe potuto inquietarlo col favore del piccolo tempo: invece *Sander* malgrado il danno avuto per un salto del vento a ponente, arriva con una precedenza che, computando per curiosità il compenso che avrebbe dovuto ad un *yacht* di 1,50 tonn., avrebbe ugualmente e brillantemente battuto il suo concorrente.

Negli una tonn. *Primula* all'ultimo momento è stretta da *Linotte*, il quale arriva 4° per 7".

Abbandonano *Fulgor, Vanessa, Emma, Dai-Dai III, Amelia.*

Ecco i tempi impiegati a fare il percorso:

		Tempo reale	Tempo comp.	
Sander	tonn. 2,50	2°16'49"	2°16'49"	1° Premio
Enrichetta	id.	2°21'59"	2°21'59"	2° »
Primula	tonn. 1	2°34'44"	2°25'42"	3° »
Linotte	id.	2°34'51"	2°25'49"	
Kaleb	id.	2°37'30"	2°28'28"	
Marmar	id.	2°38'57"	2°29'55"	
Gemma	id.	2°41'43"	2°32'41"	
Zazà	id.	2°42'28"	2°33'26"	

Resta così detentore della Coppa della Foce, per questo anno, *Sander* del cav. A. Dario Centurini.

7 giugno. — Cornigliano Ligure. — A quest'altra regata sociale, del « Club della Vela », intervengono *Linotte* del sig. Rinaldo Ravano, *Vanessa* del sig. C. Dufour, *Nameless* del senatore conte Rossi Martini, *Dai-Dai III* del signor Zizi Sbertoli e *Sibik* del sig. Morasso.

Scarso pubblico di spettatori, e quel che rende un po' di malinconia, scarso il numero dei soci. Fra questi noto al traguardo i fedeli signori Nino Malerba, Musso, Gambaro, Ghio Enrico, e fra gli spettatori il marchese Paolo Pallavicino. Le imbarcazioni sono equipaggiate esclusivamente da soci.

Su *Linotte* imbarca il proprietario, sig. R. Ravano e il signor Luigi Vedeo, su *Nameless* i signori A. Lunaro e Frugoni, su *Dai-Dai III* i signori Sbertoli e Garello, su *Vanessa* i signori R. Gaggino e Castagnola, su *Sibik* i signori Morasso e D'Aste.

Mare calmo, leggera brezza da S. E. che rinfresca un poco all'ultimo giro. Percorso tre giri del triangolo, 6 miglia circa.

Magnifica partenza di *Dai-Dai III* che al lasco dirigendosi sulla boa di ponente distanzia gli avversari. *Nameless* prima della partenza si allarga dal traguardo e parte ultimo con una differenza di quasi 4 min. dagli altri. *Linotte* ha la sua vela nuova che ha messo per la prima volta nella regata per la Coppa della Foce. *Dai-Dai III* seguìto da *Sibik* doppia primo la boa di ponente e vira alla costa, mentre gli altri continuano la bordata al largo. Questa varietà di rotta rende più interessante la gara, prestandosi a confronti ed a deduzioni sportive assai interessanti.

Frattanto *Linotte* al largo ha il primo posto, e quando incrocia con *Dai-Dai III* si vede subito che ha un bel vantaggio su questo. *Nameless* mantiene una rotta fermissima, e tenuto calcolo del ritardo di partenza, guadagna nel percorso in modo che computando il tempo reale impiegato, avrebbe diritto al 2° premio.

Negli altri concorrenti, la gara diviene accanita specialmente fra *Dai-Dai III* e *Sibik*, ed il loro arrivo è veramente emozionante perchè fra essi vi sono appena 2" di differenza. *Linotte* fa una corsa brillante, ma in rapporto agli altri due monotipi *Vanessa* e *Nameless* ha un vantaggio evidente nella maggior velatura.

Ecco il tempo impiegato:

Linotte	1°38'18"	1° Premio
Dai-Dai III	1°47'15"	2° »
Sibik	1°47'17"	3° »
Nameless	1°48'18"	

Vanessa abbondona al 2° giro.

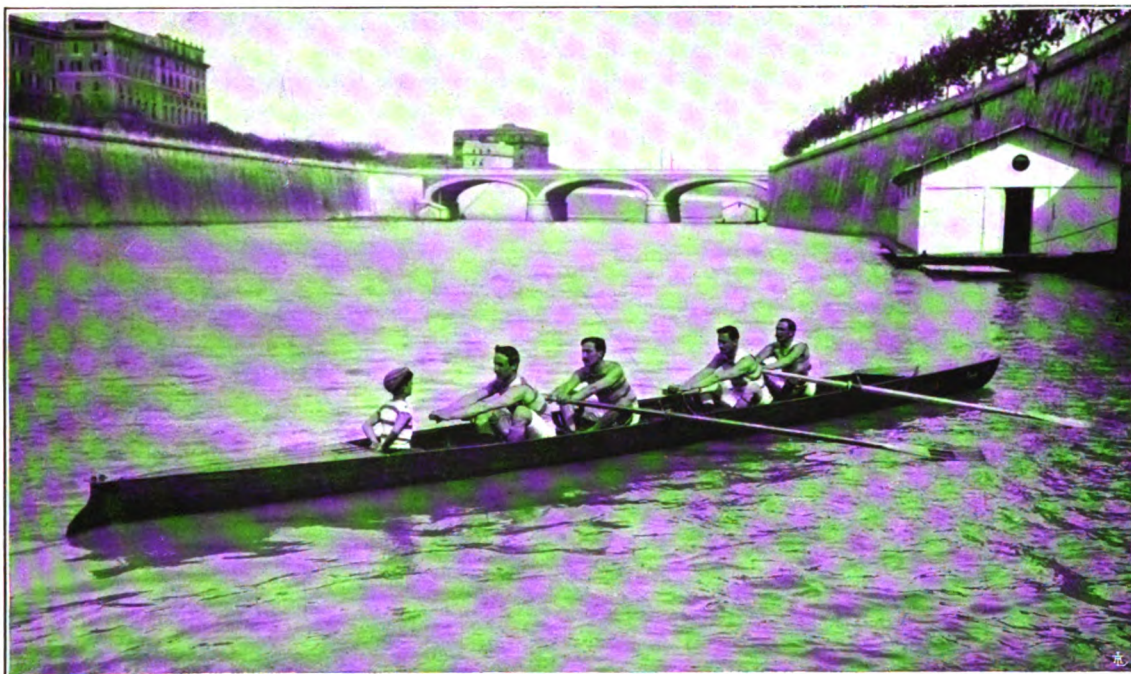
SKIPPER.

L'ESPOSIZIONE DEL 1905 A MILANO

ILANO, la più industre città italiana, ha stabilito di solennizzare con una grandiosa Esposizione mondiale l'apertura del suo valico ferroviario del Sempione, che attraversando le Alpi con un tunnel della complessiva lunghezza di 19 mila metri da Iselle in Piemonte, a Briga nel Cantone svizzero del Vallese, aprirà ai traffici internazionali una nuova via a traverso quella gigantesca catena di monti.

Il grande traforo sarà compiuto nel 1905 e per quell'anno si sta appunto preparando l'Esposizione di Milano, grandiosa per il suo programma, interessantissima per i concetti a cui si dove agli occhi di tutti s'appaleseranno le materie prime nella loro trasformazione in opere d'arte, non sotto le mani dell'artista, che crea solo il modello, ma a traverso i molteplici meccanismi che l'uomo ha inventato.

E Milano in nome di queste esposizioni internazionali ospiterà i generosi combattenti di tutto il mondo. Il segno della nostra ospitalità sarà l'Esposizione nazionale di belle arti, nella quale affermeremo le sempre antiche energie dell'antica terra della bellezza.

L'ammissione degli espositori e l'ordinamento della Mostra, che sorgerà nell'ameno Parco di Milano e negli adiacenti ba-

L'equipaggio *Roma* della R. S. C. « Aniene » di Roma.

informerà, della massima importanza economica per la nuova affermazione che si offre alle industrie italiane al cospetto dell'Europa, del mondo.

In questo periodo evolutivo dei mezzi di trasporto, in cui al vapore va sostituendosi l'elettricità, alla trazione animale quella meccanica; in cui l'industria navale va non solo emancipandosi dall'estero, ma anche acquistando all'estero forte clientela; in cui si rinnovano incessantemente i tentativi per risolvere il problema della navigazione aerea; in cui l'arte tende sempre più ad accoppiarsi all'industria per ingentilirne e dare maggiore genialità ai suoi prodotti, non poteva riuscire più opportuna un'Esposizione in cui abbiano posto appunto tutte le manifestazioni delle industrie dei trasporti terrestri, marittimi, fluviali; i tentativi dell'areonautica e le sempre maggiori applicazioni delle arti decorative.

Queste esposizioni saranno internazionali e internazionale pur la Galleria del lavoro per le arti industriali, in cui avverrà la presentazione al pubblico delle industrie che intendono diffondere e volgarizzare le conquiste dell'arte e della scienza e stioni di Porta Tenaglia, Porta Volta, Porta Garibaldi, ecc., saran disciplinati dal concetto di escludere tutto ciò che non avrà l'impronta di cosa nuova ed originale dai punti di vista artistici costruttivi ed industriali. E questa disposizione varrà a rendere sempre più interessante ed istruttiva l'Esposizione che sarà completata da una Mostra di previdenza.

Fanno parte del Comitato esecutivo le più spiccate individualità cittadine, sotto la presidenza onoraria del senatore Giuseppe Mussi, sindaco della città e quella effettiva dell'ingegnere Salmoiraghi, presidente della Camera di Commercio di Milano. Le mansioni di segretario generale furono ben affidate al dott. Leopoldo Sabbatini, segretario della stessa Camera di Commercio.

I programmi delle singole Mostre sono già pronti e vanno per tutta la penisola, per l'Europa, per l'America, per modo che coloro che intendono concorrere a far sempre più interessante questa Esposizione hanno tutto il tempo per convenientemente prepararsi.

Vorremmo riassumere a larghi tratti i programmi di cia-

scuna Mostra, ma siccome escono dalla cerchia del nostro argomento così ci limiteremo ad imbreviare quello della Sezione dei « Trasporti Marittimi ».

Il programma della Sezione dei « Trasporti Marittimi » si divide in due parti: trasporti marittimi propriamente detti e trasporti fluviali.

La prima comprende la costruzione, l'allestimento, la dotazione, l'armamento della nave, la navigazione e le industrie marine.

La seconda invece comprende la sistemazione, costruzione e manutenzione di laghi, lagune, fiumi e canali, opere d'arte speciali alla navigazione interna, tipi e modelli natanti, alaggio animale, meccanico, elettrico, strade alzaie, segnalazione dei fondali, navigazione in tempo di nebbia, servigi in guerra, idrografia e carte fluviali, leggi e statistica, bibliografia.

La sezione marittima, come quella fluviale, avranno anche una categoria speciale per una Mostra retrospettiva e così quella dei trasporti terrestri, la qual'ultima offrirà ai visitatori un raffronto fra il rapido ed audace progredire dei mezzi di trasporto moderni sugli antichi — strade e ponti romani e medioevali; le grandi vie per terra a traverso le Alpi; ippologia; carri e carrozze; poste e diligenze; velocipedismo e automobilismo; ferrovie; salvacondotti e passaporti; alberghi, ecc. Quanto alla Mostra marittima la Commissione confida che i costruttori vorranno concorrere ad accrescerne l'interesse con l'esporre vere parti di nave e meccanismi in funzione, riserbando i modelli soltanto dove le dimensioni naturali non siano possibili.

X.

Le nostre Incisioni

Pubblichiamo in questo numero due fotografie del piroscafo *Kaiser Wilhelm II* del « Norddeutscher Lloyd » di Brema. Questo gigantesco piroscafo il 15 aprile scorso lasciava Southampton per compiere il suo primo viaggio agli Stati Uniti ad una velocità oraria, che secondo la previsioni non doveva essere inferiore di nodi 23,50.

Le caratteristiche principali del *Kaiser Wilhelm II* sono le seguenti: lunghezza m. 215,50; larghezza m. 21,96; immersione m. 9; spostamento 26.500 tonn., e quando si pensi che il peso dei materiali adoperati fu di 11.200 tonn., non si può dire che i cantieri « Vulcan » di Stettino, abbiano perso tempo nei due anni e due settimane che durò la costruzione del piroscafo dal giorno in cui venne messa sullo scalo la chiglia del *Kaiser Wilhelm II* a quello in cui partì pel suo primo viaggio.

Si comprende facilmente come in un piroscafo di simili proporzioni, tutte le parti dello scafo abbiano grandi dimensioni; così le cisterne del doppio fondo contengono 202 tonn. di acqua per le caldaie, 866 tonn. d'acqua potabile e 2096 tonnellate d'acqua pel *water ballast.* Lo scafo è diviso in 17 compartimenti stagni con un compartimento longitudinale nelle macchine, suddiviso a sua volta in 19 parti; e teoricamente il piroscafo dovrebbe galleggiare anche con due compartimenti vicini invasi dall'acqua.

Le quattro macchine, disposte in quattro compartimenti completamente separati, sono a quadruplice espansione e mettono in moto due eliche. Sono alimentate da diciannove caldaie; dodici delle quali doppie e sette semplici, con ventiquattro focolari capaci di produrre 40.000 cav. di forza.

Oltre alle macchine principali, il *Kaiser Wilhelm II* è munito di 79 altri motori, fra i quali 17 pompe che possono fornire 10.000 tonn. di acqua. I carbonili contengono 5700 tonn. di combustibile.

Rinunciamo a descrivere le cabine ed i saloni di questo palazzo navigante, e del resto i nostri lettori potranno farsi una idea della grandiosità e del lusso degli interni del *Kaiser Wilhelm II* dalla fotografia della sala di conversazione della prima classe; solo diremo che può trasportare 775 passeggieri di 1ª classe, 343 di 2ª e 770 di 3ª.

***

L'equipaggio *Roma* della R. S. C. « Aniene » di Roma, di cui diamo la fotografia a pag. 155, vincendo le due gare a quattro *juniores* e *seniores* alle regate di Nizza, non poteva incominciare meglio la campagna di quest'anno. L'equipaggio è formato dai signori: Pantanella Alfonso, Del Nunzio Alberto, Fasoli Alfredo e Fumaroli Giulio.

Il capo voga Alfonso Pantanella, d'anni 29, è alto m. 1,76, pesa allenato kg. 80, ed ha al suo attivo 4 primi premi vinti in più campi di regata.

Alberto Del Nunzio, 2ª voga, ha 29 anni, è alto m. 1,81, pesa allenato kg. 77, e vince al giorno d'oggi 2 primi premi e 2 secondi.

Alfredo Fasoli, 3ª voga, ha 34 anni, misura m. 1,81 in altezza, pesa kg. 77, e vince a tutt'oggi 3 primi premi, 2 secondi e 2 terzi.

Giulio Fumaroli, 4ª voga, ha 29 anni d'età, è alto m. 1,80, pesa kg. 76 in allenamento e conta al suo attivo 2 primi ed 1 secondo premio.

Ci consta che l'equipaggio *Roma* e la R. S. C. « Aniene » non si sono addormentati sugli allori di Nizza, e l'allenamento pei prossimi Campionati Italiani di Venezia prosegue attivissimo. Oltre all'equipaggio *Roma* altri equipaggi incominciarono nello scorso mese di maggio un serio allenamento in tipo libero per poi formare, mediante opportuna selezione, l'equipaggio a 8. Ed a tale scopo il Consiglio della R. S. C. « Aniene » commise ai costruttori Dossunet, di Parigi, e Gallinari, di Livorno, due outriggers da corsa a quattro e da otto al primo ed una yola a quattro al secondo. Nulla dunque venne risparmiato per conseguire più brillanti vittorie, che la *Rivista Nautica* augura di cuore agli equipaggi della Società romana.

Sede Centrale

PROGRAMMA DEFINITIVO

DELLE

Regate di Campionato d'Italia

per il 1903

promosse dalla Sezione Veneta

ed organizzate dalla Sede Centrale del R. R.-C. I.

Venezia - 14 - 15 agosto

1° Giorno — VENERDI', 14 agosto.

I. **Coppa del Vice-Presidente.** — Campionato in yola di mare a quattro vogatori di punta e timoniere (*juniores*). — Percorso m. 2000 circa in linea retta.
Conseguito nel 1902 dalla S. C. *Bucintoro* di Venezia.

II. **Coppa del Lario.** — Campionato in sandolino, tipo libero, ad un vogatore. — Percorso m. 1000 circa in linea retta.
Conseguito nel 1902 dalla S. C. *Olona* di Milano.

III. **Coppa di S. M. la Regina.** — Campionato a quattro vogatori di punta e timoniere, tipo libero (*seniores*). — Percorso metri 2000 circa in linea retta.
Conseguito nel 1902 dal R. C. C. *Barion* di Bari.

IV. **Coppa del Verbano.** — Premio offerto dall'esimia Patronessa donna Maria Scala vedova Branca. — Campionato delle barche alla veneziana a quattro vogatori, tipo libero (*juniores*). — Percorso metri 2000 circa in linea retta.
Conseguito nel 1902 dalla S. C. *Francesco Querini* di Venezia.

V. **Coppa dell'Avvenire.** — Premio offerto dal conte Eugenio Brunetta d'Usseaux, fondatore della Sezione Verbano del R. R.-C. I. — Campionato in skiff (*seniores*). — Percorso m. 2000 circa in linea retta.
Conseguito nel 1902 dalla S. C. *Milano* di Milano.

VI. **Coppa Villanova.** — Campionato a due vogatori di punta e timoniere, tipo libero (*juniores*). — Percorso m. 2000 circa in linea retta.
Conseguito nel 1902 dal *Club Nautico* di Napoli.

2° Giorno — SABATO, 15 agosto.

VII. **Gara Duca di Genova.** — Campionato in skiff (*juniores*). — Percorso m. 2000 in linea retta.
Conseguito nel 1902 dalla S. C. *Bucintoro* di Venezia.

VIII. **Coppa Principe Amedeo.** — Premio offerto da S. A. I. e R. la Principessa Lætitia di Savoia-Bonaparte, Duchessa d'Aosta. — Campionato a due vogatori di punta e timoniere, tipo libero (*seniores*). — Percorso m. 2000 in linea retta.
Conseguito nel 1902 dal R. C. C. *Barion* di Bari.

IX. **Coppa del Principe di Napoli.** — Campionato a quattro vogatori di punta e timoniere, tipo libero (*juniores*). — Percorso m. 2000 in linea retta.
Conseguito nel 1902 dal *Club Nautico* di Napoli.

X. **Coppa della Città di Venezia.** — Premio offerto dall'esimia Patronessa contessa Giulia Melzi d'Eryl. — Campionato delle barche alla veneziana a quattro vogatori, tipo libero (*seniores*). — Percorso m. 2000 in linea retta.
Conseguito nel 1902 dalla S. C. *Francesco Querini* di Venezia.

XI. **Coppa del Duca d'Aosta.** — Campionato a due vogatori di coppia senza timoniere, tipo ed armamento libero, *double-sculls* (*seniores*). — Percorso m. 2000 in linea retta.
Conseguito nel 1902 dalla S. C. *Cerea* di Torino.

XII. **Coppa di S. M. il Re.** — Campionato a otto vogatori di punta e timoniere, tipo libero (*seniores*). — Percorso metri 2000 in linea retta.
Conseguito nel 1902 dalla S. C. *Libertas* di Firenze.

INDENNITÀ DI TRASFERTA.

La Direzione del R. R.-C. I. si riserva di indicare con circolare indirizzata a tutte le Società iscritte la somma fissata per le indennità di trasferta, che verrà riparti a secondo la formola del R. R.-C. I. fra i concorrenti che avranno effettuato regolarmente il percorso e con un massimo di cent. 10 per persona e chilometro. Detta somma non sarà ad ogni modo inferiore alle L. 1000.

Ad ogni Società verrà corrisposta l'indennità per un solo timoniere, salvo per quelle che avessero preso parte con più di un equipaggio nella stessa gara.

PREMI.

A tenore dell'art. 74 del Codice per le Regate, alle gare di Campionato, il primo premio è formato da una *Coppa d'Onore*, la quale rimarrà alla Società vincitrice col titolo di Campione del R. R.-C. I. per tale categoria d'imbarcazioni, fino alla successiva corsa annua di Campionato, nella quale epoca dovrà essere ritornata alla Direzione del R. R.-C. I. per nuovamente esser posta in gara.

Oltre la Coppa formano il premio di Campionato una medaglia d'oro a ciascun componente l'equipaggio, uno speciale diploma ed un calice che rimarranno definitivamente alla Società vincitrice. Ai componenti gli equipaggi secondi e terzi arrivati è assegnata rispettivamente una medaglia d'argento e di bronzo.

Ai timonieri verrà assegnata una medaglia d'argento al 1° e 2° arrivato e di bronzo al 3°.

ISCRIZIONI.

Possono iscriversi alle regate i soli equipaggi delle Società nazionali. Le iscrizioni si chiudono alle **ore 17 del 5 agosto.** Il termine fissato pel ritiro delle iscrizioni in causa della riduzione della quota di indennità è fissato alle **ore 17 del 10 agosto.**

DISPOSIZIONI REGOLAMENTARI.

Le Regate di Campionato del R. R.-C. I. sono rette dalle norme per esse stabilite dal Codice delle Regate.

Avranno egualmente luogo quelle gare che all'atto di chiusura delle iscrizioni risultassero formate da un solo concorrente.

Le domande di schiarimenti, le richieste e le lettere d'iscrizione, dovranno indirizzarsi esclusivamente alla **Direzione Centrale del R. R.-C. I., via S. Francesco da Paola, 22, Torino.**

Torino, giugno 1903.

Il V. Presidente
Cav. LUIGI CAPUCCIO.

Pel Segretario Generale
Conte CARLO VIALARDI DI VERRONE.

Sezione Eridanea

RESOCONTO UFFICIALE

DELLE

Regate Nazionali di Torino

Domenica, 31 Maggio 1903 - Ore 15,30.

I. **Gara Coppa Juventus.** — Dono del signor Carlo Roggero. — Imbarcazioni di tipo libero a quattro vogatori di punta e timoniere, *juniores*. — Percorso m. 1800 circa in linea retta.

Iscrizioni:

1. *Allegri* della S. C. « Cerea » di Torino (Capsoni C., Marro G., Cagnassi U., Marchetti A.); 2. *Rotolante* della S. C. « Olona » di Milano (Barbaini V., Granata rag. A., Mantovani G., Lorenzini D.); 3. *Cesare* della S. C. « Lario » di Como (Ostinelli F., Frigerio E., Lavizzani G., Stoppani U.); 4. *Spalufri* della S. C. « Armida » di Torino (Scalero E., Ghirardotti L., Rovere G., Cerutti G.); 5. *Biricchino* della S. C. « Milano » di Milano (Valentini A., Capelli C., Donarini A., Motterlini P.); 6. *Stop!* della R. S. C. « Savoia » di Napoli (Pepe E., Dell'Isola E., D'Ovidio E., Rispoli U.).

Risultato:

1° *Allegri* della S. C. « Cerea » in 6' 10" 40'"
2° *Rotolante* della S. C. « Olona » in 6' 23" 30'"
3° *Spalufri* della S. C. « Armida » in 6' 31" 30'"
Biricch.no della S. C. « Milano » in 6' 37" 18'"

Cesare e *Stop!* ritirati.

II. **Gara Valentino.** — Skiffs, *juniores.* — Percorso m. 1800 circa in linea retta.

Iscrizioni:

1. *Sanguisuga* della S. C. « Milano » di Milano (Sacchini E.); 2. *Rosetta* della S. C. « Milano » di Milano (Brambillasca A.); 3. *Rondine* della R. S. C. « Savoia » (Soresi A.); 4. *Mayor Taylor* della S. C. « Caprera » di Torino (Robiolio G.); 5. *Spadin* della S. C. « Olona » di Milano (Spada C.); 6. *Elda* della S. C. « Milano » di Milano (Marinoni O.); 7. *Uh!* della R. S. C. « Savoia » di Napoli (Frasca C.).

Risultato:

1° *Spadin* della S. C. « Olona » in 6' 45" 36'"
2° *Sanguisuga* della S. C. « Milano » in 6' 48" 24'"
3° *Elda* della S. C. « Milano » in 7' 01" 54'"

Rondine abbandona. — *Rosetta, Mayor Taylor* eliminati nelle preparatorie. — *Uh!* ritirato.

III. **Gara Coppa dei Professori.** — Yole di mare a quattro vogatori di punta e timoniere, riservata agli studenti della R. Università di Torino. — Percorso m. 1800 circa in linea retta.

Iscrizioni:

1. *Margherita* « Facoltà di Farmacia » (Martinoglio A., Sibaldi E., Pitetti A., Accossato E.); 2. *Teorema II* « Facoltà di Matematica » (Colli A., Forni V., Giustiniani A., Rossi F.); 3. *Niba* « Facoltà di Medicina » (Girardi P., Camusso T., Schiavina T., Orecchia G.).

Risultato:

1° *Niba* « Facoltà di Medicina » in 6' 32" 24'"
2° *Teorema II* « Facoltà di Matematica » in 6' 42" 54'"
3° *Margherita* « Facoltà di Farmacia » in 6' 57"

IV. — **Gara Verbano.** — Imbarcazioni di tipo libero a due vogatori di punta e timoniere, *seniores.* — Percorso m. 1800 circa in linea retta.

Iscrizioni:

1. *Galegia fort* della S. C. « Caprera » di Torino (Rapazzini F., Corte M.,); 2. *Giulia* della R. S. C. « Savoia » di Napoli (Cimino A., Cimino E.); 3. *Tla!!* della S. C. « Cristoforo Colombo » di Pavia (Pizzocaro E., Migliavacca A.); 4. *Patatrac* della S. C. « Cerea » di Torino (Lange P., Lange A.); 5. *Burgunda* della S. C. « Milano » di Milano (Brambilla C., Maganza A.).

Risultato:

1° *Burgunda* della S. C. « Milano » in 6' 51" 06'"
2° *Tla!!* della S. C. « Cristoforo Colombo » in 7' 15" 36
3° *Galegia fort* della S. C. « Caprera » in 7' 23" 48'"

Patatrac abbandona. — *Giulia* ritirato.

V. **Gara Dora.** — Imbarcazioni di tipo ed armamento libero a due vogatori senza timoniere (*double-sculls*), *seniores.* — Percorso m. 1800 circa in linea retta.

Iscrizioni:

1. *Maria* della R. S. C. « Savoia » di Napoli (Soresi A., Frasca C.); 2. *Patatrac* della S. C. « Cerea » di Torino (Lange A., Lange P.); 3. *Rabarbaro* della S. C. « Milano » di Milano (Sacchini E., Leva G.).

Risultato:

1° *Patatrac* della S. C. « Cerea » in 6' 14" 12'"
2° *Rabarbaro* della S. C. « Milano » in 6' 19" 24'"
3° *Maria* della R. S. C. « Savoia » in 6' 29" 24'"

VI. **Gara Principe Amedeo.** — Imbarcazioni di tipo libero a quattro vogatori di punta e timoniere, *seniores.* — Percorso m. 1800 circa in linea retta.

Iscrizioni:

1. *Spalufri* della S. C. « Armida » di Torino (Scalero E., Ghirardotti L., Rovere G., Cerutti G.); 2. *Firisell* della S. C. « Milano » di Milano (Capelli E., Borghi E., Gerli L., Rossi C.); 3. *Allegri* della S. C. « Cerea » di Torino (Capsoni C., Marro G., Cagnassi U., Marchetti A.); 4. *Rotolante* della S. C. « Olona » di Milano (Barbaini V., Granata rag. A., Mantovani G., Lorenzini D.); 5. *Cesare* della S. C. « Lario » di Como (Ostinelli F., Frigerio E., Lavizzari G., Stoppani U.).

Risultato:

1° *Allegri* della S. C. « Cerea » in 6' 04"
2° *Firisell* della S. C. « Milano » in 6' 04" 50'"
3° *Spalufri* della S. C. « Armida » in 6' 35" 18'"

Rotolante abbandona. — *Cesare* ritirato.

VII. **Gara Città di Torino.** — Imbarcazioni di tipo libero montate alla veneziana da quattro vogatori, *seniores.* — Percorso m. 1800 circa in linea retta.

Iscrizioni:

1. *Senza bussola* della S. C. « Olona » di Milano (Mercanti G., Manfredini rag. L., Bongrani rag. P., Cerutti rag. M.); 2. *Spacciati* della S. C. « Milano » di Milano (Comabio P., Amodeo A., Ripamonti E., Palma G.); 3. *Salve* della S. C. « Cristoforo Colombo » di Pavia (Bertolini E., Bosco dott. G., Pesci V., Beccaria C.).

Risultato:

1° *Salve* della S. C. « Cristoforo Colombo » in 7' 15" 18'"
2° *Senza bussola* della S. C. « Olona » in 7' 20" 12'"
3° *Spacciati* della S. C. « Milano » in 7' 35" 48'"

VIII. **Gara Avvenire.** — Skiffs, *seniores.* — Percorso m. 1800 circa in linea retta.

Iscrizioni:

1. *Rondine* della R. S. C. « Savoia » di Napoli (Soresi A.); 2. *Sanguisuga* della S. C. « Milano » di Milano (Sacchini E.); 3. *Rosetta* della S. C. « Milano » di Milano (Brambillasca A.); 4. *Mayor Taylor* della S. C. « Caprera » di Torino (Robiolio G.); 5. *Punto fermo* della S. C. « Milano » di Milano (Gerli L.); 6. *Elda* della S. C. « Milano » di Milano (Marinoni O.); 7. *Spadin* della S. C. « Olona » di Milano (Spada C.).

Risultato:

1° *Spadin* della S. C. « Olona » in 7' 22" 36'"
2° *Elda* della S. C. « Milano » in 7' 42" 12'"

Sanguisuga, Punto fermo ritirati. — *Rosetta, Mayor Taylor* eliminati nelle preparatorie. — *Rondine* abbandona nelle preparatorie.

IX. **Gara Progresso.** — Imbarcazioni di tipo libero ad otto vogatori di punta e timoniere, *seniores.* — Percorso m. 1800 circa in linea retta.

Iscrizioni:

1. *Pe ce spassà* della R. S. C. « Savoia » di Napoli (Frasca C., Rispoli U., Pepe E., Dell'Isola E., Anatra E., D'Ovidio E., Cimino A., Cimino E.); 2. *Rataplan* della S. C. « Cerea » di Torino (Capsoni C., Marro G., Cagnassi U., Forni V., Colli A., Bassignano M., Rossi F., Marchetti A.); 3. *Mediolanum* della S. C. « Milano » di Milano (Capelli E., Borghi E., Mazzoli F., Rossi C., Brambilla C., Urani A., Mella L., Maganza A.).

Risultato:

1° *Pe ce spassà* della R. S. C. « Savoia » in 5' 34"
2° *Mediolanum* della S. C. « Milano » in 5' 41" 12'"

Rataplan ritirato.

X. **Gara Monviso.** — *Incoraggiamento* — Yole di mare a quattro vogatori di punta e timoniere, che all'atto dell'iscrizione non abbiano vinto primi premi in gare di classifica. — Percorso m. 1800 circa in linea retta.

Iscrizioni:

1. *Margherita* della S. C. « Caprera » di Torino (Martinoglio A., Sibaldi F., Pitetti A., Accossato E.); 2. *Primitia* della S. C. « Lecco » di Lecco (Torri B., Narcisi A., Beretta V., Salvi M.); 3. *Como* della S. C. « Lario » di Como (Serra R., Monza F., Garrone D., Mazzocchi S.); 4. *Gogliardi* della S. C. « Armida » di Torino (Formento E., Bocca L., Arata G., Dindo F.); 5. *Stop!* della R. S. C. « Savoia » di Napoli (Pepe E., Dell'Isola E., D'Ovidio E., Rispoli U.).

Risultato:

1° *Como* della S. C. « Lario » in 6' 24"
2° { *Gogliardi* della S. C. « Armida » in 6' 48" 48'"
Primitia della S. C. « Lecco » in 6' 48" 48'" }
3° *Margherita* della S. C. « Caprera » in 6' 49"

Stop! ritirato.

XI. **Gara Piemonte.** — Imbarcazioni di tipo libero ad otto vogatori di punta e timoniere, *juniores.* — Percorso m. 1800 circa in linea retta.

Iscrizioni:

1. *Pe ce spassà* della R. S. C. « Savoia » di Napoli (Frasca C., Rispoli U., Pepe E., Dell'Isola E., Anatra E., D'Ovidio E., Cimino A., Cimino E.); 2. *Adolfo* della S. C. « Esperia » di Torino (Reggio G., Camusso T., Schiavino T., Gianolio G., Pastorello, Orecchia G., Granara E., Torrielli G.); 3. *Rataplan* della S. C. « Cerea » di Torino (Capsoni C., Marro G., Cagnassi U., Forni V., Colli A., Bassignano M., Rossi F., Marchetti A.).

Risultato:

1° *Rataplan* della S. C. « Cerea » in 5' 28"
2° *Adolfo* della S. C. « Esperia » in 5' 34" 30'"
3° *Pe ce spassà* della R. S. C. « Savoia » in 5' 40" 48'"

Torino, 31 maggio 1903.

Il Segretario
Avv. O. Clerici.

Il Presidente della Giuria
Ing. Giuseppe Bon.

Sezione Ticinese

RESOCONTO DELLE REGATE
Nazionali, Interuniversitaria ed Universitaria
di Pavia.

DOMENICA, 7 giugno 1903.

I. **Gara Interuniversitaria.** — Yole di mare a quattro vogatori di punta e timoniere. Riservata agli studenti delle Università italiane. — Percorso m. 1800 circa con due giri di boa.

Iscrizioni:
1. *Tentazione* « R. Università di Pavia » (Pirzio M., Oriani R., Annoni G., Vimercati G.); 2. *Gogliardi* « R. Università di Torino » Formento E., Bocca L., Arata G., Dindo F.).
Risultato:
1° *Tentazione* « R. Università di Pavia » in 7' 02" 12'"
2° *Gogliardi* « R. Università di Torino » in 7' 22".

II. **Gara Lombardia.** — Sandolini di tipo libero ad un vogatore, *seniores.* — Percorso m. 1200 circa con due giri di boa.
Iscrizioni:
1. *Capriccioso* della S. C. « Olona » di Milano (Lorenzini G.); 2. *Alicio* della S. C. « Olona » di Milano (Cozzi E.); 3. *Prima prova* della S. C. « Ticino » di Pavia (Frattini P.); 4. *Piglialo!!!* della S. C. « Ticino » di Pavia (Malaspina C.).
Risultato:
1° *Piglialo!!!* della S. C. « Ticino » in 5' 19"
2° *Alicio* della S. C. « Olona » in 5' 58"
3° *Prima prova* della S. C. « Ticino » in 6'
Capriccioso della S. C. « Olona » in 6' 20".

III. **Gara Universitaria.** — Battelli alla pavese montati alla veneziana da quattro vogatori. Riservata agli studenti della R. Università di Pavia. — Percorso m. 1200 circa con due giri di boa.
Iscrizioni:
1. *X* « Facoltà di Farmacia » (Bertolini M., Latini G., Cazzani E., Papi G.); 2. Y « Facoltà di Leggi » (Anselmi B., Bertolini R., Dogliani F., Monti); 3. *Z* « Facoltà di Medicina » (Rampi P., Lavezzi O., Molin G., Boni A.); 4. *N. N.* « Facoltà di Scienze » (Paribelli E., Elena G., Armenise L., Vigevano C.).
Risultato:
1° *X* « Facoltà di Farmacia » in 7' 12"
2° *Z* « Facoltà di Medicina » in 7' 21"
3° *Y* « Facoltà di Leggi » in 7' 42"
N. N. abbandona.

IV. **Gara Venezia.** — Yole di mare a quattro vogatori di punta e timoniere, *seniores.* — Percorso m. 1800 circa con due giri di boa.
Iscrizioni:
1. *Gogliardi* della S. C. « Armida » di Torino (Formento E., Bocca L., Arata G., Dindo F.); 2. *Lariani* della S. C. « Lecco » di Lecco (Torri B., Wilhelm E., Fustinoni P., Baro A.); 3. *Fruck* della S. C. « Ticino » di Pavia (Branzoni E., Boschi O., Bottinelli A., Beccaria G.).
Risultato:
1° *Fruck* della S. C. « Ticino » in 7' 04" 12'"
2° *Gogliardi* della S. C. « Armida » in 7' 25" 30'".
Lariani abbandona.

V. **Gara Ticino.** — Imbarcazioni di tipo libero montate alla veneziana da quattro vogatori, *seniores.* — Percorso m. 1800 circa con due giri di boa.
Iscrizioni:
1. *Sparciati* della S. C. « Milano » di Milano (Comabio P., Ripamonti E., Amodeo A., Palma G., *popp.*); 2. *Flik* della S. C. « Milano » di Milano (Brambilla A., Nai G., Pezzoli L., Gacarù A., *popp.*); 3. *Per far numero* della S. C. « Olona » di Milano (Mercanti A., Spada C., Granata rag. A., Barbaini V., *popp.*); 4. *Ninfea* della S. C. « Ticino » di Pavia (Barbieri P., Bianconi P., Ghirlanda F., Comini C., *popp.*); 5. *Ticino* della S. C. « Ticino » di Pavia (Zolla E., Bolinella A., Granelli A., Aquistapace C., *popp.*).
Risultato:
1° *Per far numero* della S. C. « Olona » in 7' 59" 12'"
2° *Ninfea* della S. C. « Ticino » in 8' 15"
3° *Sparciati* della S. C. « Milano »
Flik abbandona — *Ticino* eliminato nelle preparatorie.

VI. **Gara Sezione Ticinese.** — Imbarcazioni di tipo libero a due vogatori di punta e timoniere, *juniores.* — Percorso m. 1800 circa in linea retta.
Iscrizioni:
1. *Stile liberty* della S. C. « Ticino » di Pavia (Malaspina C., Annoni G.).
Risultato:
1° *Stile liberty* della S. C. « Ticino » in 6' 22" 36'".

VII. **Gara Pavia.** — Imbarcazioni di tipo libero a quattro vogatori di punta e timoniere, *seniores.* — Percorso m. 1800 circa in linea retta.
Iscrizioni:
1. *Allegri* della S. C. « Cerea » di Torino (Capsoni C., Marro G., Cagnassi U., Marchetti A.); 2. *Rompicollo* della S. C. « Milano » di Milano (Sacchini E., Secchi E., Brambilla C., Maganza A.); 3. *Fruck* della S. C. « Ticino » di Pavia (Branzoni E., Boschi O., Bottinelli A., Beccaria G.); 4. *Tentazione* della S. C. « Ticino » di Pavia (Pirzio M., Oriani R., Vimercati G., Annoni G.).
Risultato:
1° *Allegri* della S. C. « Cerea » in 6' 01"
2° *Rompicollo* della S. C. « Milano » in 6' 02"
Fruck abbandona — *Tentazione* ritirato.

Pavia, 7 giugno 1903.
Il Segretario
Avv. AUGUSTO CELLI.

Presidente della Giuria
Ing. cav. ALESSANDRO CAMPARI.

NECROLOGIA

UGO COSTAGUTA

La triste notizia giunse inaspettata, malgrado fosse notorio che il povero Ugo — come era chiamato popolarmente a Voltri — fosse minato da un male che non perdona.

La sua forte fibra morale resisteva da anni agli assalti del morbo, col quale lottava per dedicare il frutto del suo ingegno alle creazioni nautiche, che venivano tratto tratto slanciate nel mare come strumenti di battaglia poetica, pieni di valore e di estetica seduzione.

Fra gli amatori del yachting, la notizia si sparse nel pomeriggio del 15 giugno, e fu una dolorosa sorpresa, perchè ormai si aveva l'abitudine di considerare il Costaguta come un malato, che la morte rispettasse per lasciargli compiere la sua valorosa opera di costruttore.

E veramente il povero Ugo fu un forte adoratore dell'onda marina, dalla quale fin dall'infanzia aveva cominciato a conoscere i giochi dolci e l'ira potente: egli amava correre già a 10 anni sul suo piccolo *Amalfi* al soffio giocondo del levante, o sotto le raffiche del maestrale sull'odoroso elemento, che si estendeva come un sogno infinito verso l'orizzonte di cobalto,

Il Costaguta fu una tempra di sognatore poeta, che aveva la mente aperta a tutte le manifestazioni dello spirito, a tutte le finezze estetiche dell'arte. Io ricordo di aver trovato là nel suo cantiere dei segni non dubbi della sua aristocrazia intellettuale: per esempio sopra i tavoli da disegno non era difficile trovare il *Marzocco*, qualche libro di Pierre Loti, di D'Annunzio o di Pascoli.

La sua anima, dalla ricerca della velocità nella forma marinara, passava alla voluttà delle sensazioni estetiche, come un bisogno del suo calore vitale, mercè il quale il povero Ugo assurgeva ad una comprensione umana che impressionava i suoi conoscenti.

Ed anche in queste alte aspirazioni della mente, egli metteva l'irrequietezza del suo spirito indagatore, che andava con uguale lucidità dall'intuizione acutamente speculatrice di una linea d'acqua ai problemi oscuri dello spiritismo.

E forse da questa sua larghezza di pensiero derivava quella sua malleabilità di carattere, che passava da una irascibilità (ben giustificata dal triste male) ad una dolcezza profonda e conquistatrice.

Bisognava sentire con qual dolce linguaggio egli parlava dei yachts da lui costrutti: si sentiva che erano per lui le sue creature, veri figli del suo io. Egli non le abbandonava mai lontane o vicine; su di esse vegliava il suo vigile spirito paterno, e non accadeva mai che alcuna di queste sue creature mancasse dei tesori della sua tenace volontà.

Bisognava sentirlo quando qualcuna di queste sue creature ritornava vinta: egli la guardava con occhio amoroso, ma non le diceva mai che era finita, che non poteva più lottare: le girava attorno e poi alla carezza dello sguardo o della mano, aggiungeva: è diventata capricciosa, non vuol più far bene, aspettiamo ancora la sua buona vena.

E così il piccolo veliero, col suo scafo muto e lucente, appariva come un bambino imbronciato che non volesse più obbedire.

Certo è che Ugo Costaguta, come i forti ed i sicuri, aveva una grande fiducia in sè, e da questo derivava appunto il valore dell'opera sua.

Cominciò prestissimo a dimostrare la sua vocazione per l'architettura navale: già a 12 anni aveva ideato un piccolo battello di circa 5 metri di lunghezza, che compiè lavorandovi la domenica, quando la scuola lo lasciava libero, aiutato da un giovanotto. La barca riuscì un grazioso prodotto come forma e come linee.

Amalfi gli era servito per segnare i primi passi marinari; *Yole*, il suo nuovo battello, fu il veliero che lo spinse a più lontani lidi ad esplorare gli incanti del golfo Tigullio, finchè non lo vendette al conte Gastaldi di Monaco, al quale lo consegnò in quel porto stesso, abbandonando la sua prima creatura, colle lagrime e col rimpianto.

Pensò subito di sostituire *Yole*, ed in società col suo amico Simone Fava, che poi divenne suo socio nel cantiere, acquistò una baleniera lunga m. 7,50 che ridusse a yacht dopo un diligente lavoro.

Allora il Costaguta cominciò più lunghe esplorazioni, e con la *Viperina*, tale fu il nome che dette al yacht, andava all'estate nel golfo della Spezia sempre in compagnia del suo amico Fava, e qualche volta col sig. Alberto Giusti ed il march. ing. Ippolito Cattaneo Belforte. È da notare che il povero Ugo non abbandonava mai la sua piccola nave, che gli serviva d'albergo, ove dormiva e mangiava.

Riuscito a vincere la riluttanza del padre, che voleva farne un ingegnere civile, si inscrisse nel 1890 all'Istituto Nautico ed ottenne in breve tempo, con voti lusinghieri, il diploma di costruttore di prima classe, passando poi alla R. Scuola navale superiore. Il cap. E. A. D'Albertis, nel 1891-92, lo chiamò a collaborare alla costruzione dei modelli delle caravelle di Colombo, che figurarono tanto decorosamente alla mostra Colombiana. Poco dopo il triste male lo assalse e dovette abbandonare la scuola.

Naturalmente non scemò la sua passione per il mare, e fu per lui un sollievo morale, la commissione che gli dette il suo amico march. Ippolito Cattaneo Belforte, per il quale fece un yacht a deriva che si chiamò *Drafin*, che segnò i primi successi del Costaguta nella sua brillante carriera di costruttore di yachts da corsa. Seguì poi il *Lailö* dei fr.lli Dufour, *Ines* del commendatore Vercellone, *Viperina* del dott. Giulio Guaita, *Lohengrin* dell'ing. Filippo Tassara, *Corsaro* del sig. Carlo Cunico, *Albatross* del march. A. Pallavicino. Tutti questi yachts sono derive, tipo di corsa, per il quale il Costaguta aveva una speciale predilezione, ed ottennero in confronto a prodotti stranieri brillanti vittorie.

Lasciò questo tipo per fare nel 1898 un *bulb-keel* di una tonn. per il sig. Evaristo Testa; questo piccolo *racer* si chiamò *Nandana* e non è lontano il ricordo delle vittorie che riportò nelle gare di Provenza e di Genova.

La sua fama di costruttore andava allargandosi, e S. A. R. il Duca degli Abruzzi, appassionatissimo della poesia della vela, diede il suo alto appoggio al giovane architetto, che mostrava di saper così bene tener testa ai prodotti stranieri, e gli ordinò il 5 tonn. *Nella*, che nel 1899 assieme ai *bulb-keel Lygia* dell'ing. Filippo Tassara ed *Ilva* del cav. U. Ubaldino Tonietti, e *Gianduia* deriva, produsse larga messe di allori al Costaguta.

Vennero *Cynthia* poi *Artica* 10 tonn. di S. A. R. il Duca degli Abruzzi, campione italiano, che conquistò la Coppa di Francia, *Leda* pure di S. A. R. anch'esso costrutto per correre questa Coppa; *Melisenda* 5 tonn. del sig. Mario Dall'Orso campione della Coppa d'Italia, ed i quattro monotipi *Vanessa* del sig. Carlo Dufour, *Nameless* del senatore conte G. Rossi Martini, *Linotte* del sig. Rinaldo Ravano ed altro di cui non conosco ancora il nome, acquistato recentemente dal marchese Ippolito Cattaneo Belforte.

Come si vede la produzione del Costaguta, in un breve volger di anni ha seguito l'evoluzione di tre stazze, raggiungendo sempre una personalità audace e brillante.

La costruzione italiana perde perciò una delle sue forze migliori, una delle forze su cui si poteva contare per le prossime e più numerose battaglie sportive internazionali.

Il povero Ugo, colla serietà dello studio e con la fertilità della sua indagine, seguiva attentamente i progressi della costruzione straniera, attenendosi specialmente agli ardimenti innovatori degli architetti americani, e fecondava così acutamente la sua personale concezione.

La *Rivista Nautica*, che lo ebbe fra i suoi primi collaboratori, ha dato nel 1892 un bell'esempio di questa prontezza indagatrice del povero Ugo; quando cioè egli, veduto sopra un vapore il yacht *Glicera*, con misure sommarie ne ricostruì i piani, che vennero appunto pubblicati dalla *Rivista*, e che cagionarono una vera sorpresa ai fr.lli Garaccio di Nizza, armatori di *Glicera*.

Ugo Costaguta è morto a 34 anni, essendo nato nel 1869 ai 12 di agosto: è morto nell'età in cui l'uomo, attingendo la maturità della mente, può con più sicura coscienza esplicare il proprio valore.

E il più vivo rimpianto ci costringe per ciò, tutti attorno a questa recente tomba, ove stanno rinchiusi tanti trionfi, e tante speranze troncate da un fiero destino.

Difficilmente potrà essere sostituita la personalità di concezione di Costaguta, il quale fra i pochi ma valenti costruttori italiani, rappresentava uno dei poli direttivi.

S. Ernesto Arbocò.

Il 21 giugno scorso, dopo crudele malattia, sopportata con ammirabile rassegnazione, spirava circondato dai suoi cari

NATALE LANGE.

Una buona e numerosa famiglia è immersa nel pianto e nel dolore. È morto il padre amorevole ed affettuoso!

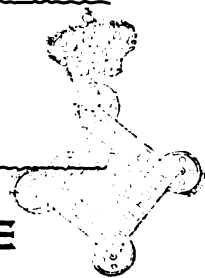
Alla famiglia tutta le nostre condoglianze, ed agli amici nostri Augusto e Pietro i sensi della nostra più viva simpatia e la parte grande che noi prendiamo alla loro sventura sia loro di conforto!

LUIGI CAPUCCIO, *Direttore.*

G. B. Sardi, Gerente responsabile.

Torino — Tip. Roux e Viarengo.

Anno XII — 1903 Agosto Numero 8

RIVISTA NAUTICA

L'INCHIESTA SULLA MARINA MERCANTILE e le quattro epoche delle convenzioni

Una vecchia favola mitologica attribuisce all'acqua del Lete la virtù di far dimenticare il passato. Orfeo addormentava saporitamente l'umanità al suono della sua lira. Il Codronchi, presidente della Reale Commissione dei servizi marittimi, ha trovato una via di mezzo per rendere dimentichi — e ne hanno ben donde — gl'italiani moderni, e assopirli sulle passate sorti dei casi loro. Col suo questionario, distribuito ormai al commercio ed alla marina, meno che... ai Consoli, l'on. senatore ha voluto dare a bere... l'acqua di Lete agli assetati e ha creduto di portare... per il naso quelli che han tempo da perdere.

Infatti, il questionario, se pure è scritto molto pedestremente e rivela in chi lo compilò una certa ignoranza dello stato della marina in Italia e fuori, non ha verun carattere di modernità, nè un'idea sola che spinga e incoraggi il lettore a rispondere in un senso veramente alto e ardito. In una parola, che sembrerà severa, ma non lo è, lo stesso questionario avrebbe potuto servire quarant'anni fa, per le prime Convenzioni postali marittime del Regno d'Italia, senza mutare una virgola, ed ora riesce tanto infantile da far sorgere il dubbio che il Codronchi non abbia esso stesso abusato, oltre misura, per tutto questo lungo periodo, dell'acqua miracolosa di Lete, dimenticando non solo la grandiosa evoluzione dell'architettura navale, ma persino i progressi recentemente fatti nella vicina isola di Corsica, i cui nuovi servizi postali, or ora stipulati dal governo francese, dimostrano la presenza di una nuova politica d'iniziativa marinara e fan pensare alle riforme che subirebbero i servizi postali se anche le nostre isole maggiori appartenessero, strano a dirsi, alla Francia!

*
* *

Ma noi non vogliamo che ci si creda sulla parola. Qualunque lettore, anche un alpino di Val d'Aosta, può formarsi un criterio della vacuità del questionario dalla semplice lettura di domande come questa: *Le sovvenzioni debbono essere per miglio o per lega?*

La qual domanda suggerisce quest'altra: *Perchè fu, sin dal 1862, adottata la lega francese quale misura itineraria, mentre i nostri geografi e navigatori non conobbero che il miglio, di 60 al grado?*

Ed anche ora, dopo quarant'anni, dobbiamo, ahimè, rimasticare i medesimi terribili dubbi.

Altri quesiti tu non sai se siano più suggestivi o tendenziosi: *Quali siano i mezzi più efficaci per ottenere che il servizio commerciale possa svilupparsi liberamente in ogni sua parte?*

Ma non emerge dallo stesso quesito che lo sviluppo dei traffici dipenda essenzialmente dalla libertà degli scambi? Infatti la contraddizione è evidente. Se da una parte volete sostenere una politica strettamente protettiva, elevando barriere formidabili contro la importazione estera, come volete che gli altri paesi aprano le porte ai vostri prodotti? E quali altre vie d'espansione possiede l'Italia, se non quelle del mare?

Per lo sviluppo del traffico marittimo, il quale dipende, in ogni caso, dallo sviluppo industriale ed economico del paese, noi non vediamo che i seguenti mezzi fondamentali, che hanno anche influenza diretta sullo sviluppo della marina mercantile: alleviamento di gravami, legislazione liberale, più liberali trattati di commercio e navigazione coi paesi esteri e specialmente con quelli che fin da ora promettono ampi mercati di consumo alla nostra esportazione agricola e industriale, agevolezze nelle importazioni, facilità di servizi cumulativi per terra e per mare, riforme dei porti, istituzione di zone franche, disciplinamento del lavoro nei porti.

Ma altra contraddizione emerge dal quesito: *Se sia opportuno concedere speciali agevolezze o compensi a Società estere,* quando è notorio quale gran parte del nostro commercio non possieda di già la marina estera, che non gode alcuno speciale vantaggio, esclusa una società postale olandese, la quale non percepisce che una tenue sovvenzione per un servizio che farebbe parimenti anche senza sussidio.

*
* *

Un quesito ormai disfatto dal tempo e dal mare, come un vecchio e corroso grippiale da tonneggio, è quello, *se sia necessario determinare nelle convenzioni le tariffe come massimi.*

Or questo sistema di tariffe massime è antico quasi quanto le convenzioni postali marittime, e noi crediamo che il nostro governo l'abbia ereditato dall'amministrazione francese, dalla quale furon copiati, *ab antiquo*, i primi capitolati. Ma oltre che in questi ultimi anni non ebbe più efficacia, per la forza stessa delle cose, una simile disposizione sarebbe oggidì un vero anacronismo, perchè legalizzerebbe un assurdo, o perlomeno un nolo qual poteva sussistere mezzo secolo fa, durante la guerra di Crimea.

Per avere un'idea dell'assurdo, basta esaminare la seguente tabellina, dalla quale rilevasi che, giusta una disposizione dei quaderni d'oneri attualmente in vigore, le merci d'infima categoria van sottoposte ad un nolo di *settantotto* millesimi per tonnellata e per miglio.

Ora è provato che nei moderni vapori da carico, il trasporto della tonnellata costa meno di *due* millesimi per ogni miglio percorso Moltiplicate pure questo coefficiente per 5, per 10, per 20, in considerazione degli oneri e della maggior velocità dei vapori postali, non otterrete mai quei *settantotto* millesimi; eppure è un fatto che molti e molti trasporti sono

stati eseguiti in base alla tariffa massima, anche se ridotta a metà.

Per ogni 100 leghe = 300 miglia		Categorie delle merci	Per ogni miglio di percorso	
1 Quintale Lire	1 Tonn. Lire		1 Quintale Lire	1 Tonn. Lire
7,22	72,20	I	0,024	0,241
5,31	53,10	II	0,018	0,177
4,04	40,40	III	0,013	0,135
2,34	23,40	IV	0,008	0,078

*
* *

Così pure è dimentico il Codronchi quando ti chiede: *Conviene applicare ai servizi marittimi, in tutto, o in parte, l'esercizio dello Stato?*

Ma se l'ha detto persino il Balenzano, che l'esercizio di Stato non è neppure applicabile alle ferrovie?

Altri quesiti sono poi così ingenui che la risposta salta fuori dalle righe: *Se lo Stato debba sussidiare linee commerciali interne. — Se il governo debba rinunciare alla facoltà di affidare ad altre Società sovvenzionate i trasporti militari.*

Se i piroscafi liberi, della libera navigazione, si addestrano già con tanto successo al piccolo cabotaggio, perchè tormentarli mercè una concorrenza sussidiata, e perciò artificiale?

Poi, se il governo possiede, come egli crede, una facoltà qualsiasi che gli sembra utile per lo Stato, perchè vuol far mostra di rinunciarvi?

Del resto, tale facoltà, come è espressa nei quaderni d'onere, è alquanto problematica: « Il governo si obbliga di non affidare ad altre imprese i trasporti militari, salvo il caso di circostanze straordinarie di cui sarà giudice il Consiglio dei Ministri, riservandosi però la facoltà di valersi dei bastimenti della regia marina, o di altri presi a nolo *dai concessionari* ».

Or se il governo non può prendere a nolo, oltre quelli della regia marina, che vapori di proprietà dei concessionari o da essi noleggiati, dove sta la facoltà?

E se voleva conservare questa facoltà, perchè ha aggiunto in fondo all'articolo le parole: *presi a nolo dai concessionari?*

Evidentemente la Commissione Reale e, per essa, il suo illustre presidente, han voluto condurre il can per l'aia. Ma, francamente, certi quesiti, come quello: *Se lo Stato debba sussidiare linee regolari di navigazione*, fan ripensare alla dottrinella: *Siete voi cristiano?*

*
* *

Insomma, mentre il questionario si smarrisce in coteste anticaglie e par sia fatto per riaddormentare il lettore fra' primi vagiti della nave a vapore, nessuna scintilla offre alle grandi concezioni, nessuna speranza lascia trasparire che la nostra marina possa, sia pure mediante un ragguardevole aiuto dello Stato, aspirare — fra le consorelle che numerose frequentano i nostri porti — ad un posto più dignitoso, senza il preconcetto di intraprendere un quarto periodo di Convenzioni, compilate *ad usum delphini*, in base al materiale esistente, che riflette i tipi del 1862, del '77 e del '92, al solo scopo di vivacchiare alla meglio, come una vecchia infermiera pensionata d'ospedale.

Eppure, per preparare le nuove convenzioni del 1908 un solo quesito sarebbe bastato, ma esso non è stato formulato: « *Per un prossimo periodo di venti anni lo Stato è disposto ad accordare almeno duecento milioni alla marina, in forma di sovvenzioni postali; le sovvenzioni saranno rimborsate a rate annuali di circa dieci milioni ciascuna; quale è il miglior modo di utilizzare questo denaro, nella creazione immediata di un nuovo naviglio postale, che valga effettivamente il denaro che si vuole spendere e che garentisca al paese l'istituzione di linee postali e di servizi dignitosi per la nazione ed al pubblico interesse profittevoli?* »

*
* *

Noi dobbiamo avere per la nostra marina mercantile la stessa cura gelosa che abbiamo per la marina da guerra. Questa marina è stata a ragione giudicata la più giovane d'Europa, non perchè ha costruito le più giovani navi, ma perchè queste sono informate ai più moderni concetti, e i moderni concetti non nascono nelle menti antiquate, chiuse allo studio e alla diuturna osservazione.

L'elemento nostro mercantile è antiquato e perciò è giunto allo Stato stazionario, che indica regresso e disgregazione. La mancanza di un indirizzo, non che illuminato, almeno ben definito, ci mantiene in uno stato di assopimento caotico, onde la confusione, la contraddizione, la paralisi.

I rimedi per uscire da sì gravi difficoltà risiedono in una politica più energica ed oculata, che il Governo può certamente esercitare mediante le convenzioni postali marittime e in una iniziativa più sincera, premurosa e intelligente da parte della marina. Se le convenzioni debbono avere una salutare efficacia, bisogna che anch'esse si ringiovaniscano, cioè che abbandonino il metodo opportunistico ed empirico, e seguano il metodo scientifico, tanto per chi dà, quanto per chi riceve. Ormai si tratta di sapere a quali mani competenti e degne di ogni fiducia debbasi affidare il discreto gruzzolo di dugento milioni, in aggiunta ai trecento e più già spesi, dei quali si conoscono gli effetti.

A. Z.

La marina germanica giudicata da un ministro francese

Il giudice è, come suol dirsi, autorizzato. È vice-presidente della Camera francese, fu a due riprese ministro della Marina, poi che erane stato varie volte relatore del bilancio e anche presidente della Commissione dei bilanci; è, insomma Edouard Lockroy. Già di lui ho detto in queste colonne, laonde insistere sarebbe un pleonasmo.

Veniamo direttamente dunque al giudizio qual esso è stato formulato nella *Revue des Deux Mondes* del 1° aprile.

*
* *

Poco dopo il 1870, mentre la Germania accingevasi a creare la nuova marina imperiale, si discorreva di quel disegno; e coll' ignoranza di cose e uomini che lo studio nella

professione e nella vita comportava, pur non scusandola, taluni miei confratelli di grado lo deridevano; e io facevo coro, quando Luigi Fincati, allora capitano di vascello, disse: « No, Signori, la Germania formerà una marina la quale sarà un modello: lo so, le mancano i marinari e anche gli ufficiali; ma siccome porrà alla creazione della marina quella austerità di metodo che l'ha resa illustre nelle scienze, vincitrice nella guerra, positiva nella politica, riuscirà ». Fincati rammentava senza dubbio l'educazione impartitagli dall'Austria, la quale, pur non possedendo tutte le doti della Germania, anzi esagerando talora il metodismo sino a renderlo oltre modo meccanico, vanta l'organica militare più solida che la storia del secolo XIX presenti, sì che ha resistito successivamente e con tenacia insuperabile a Napoleone I, a Napoleone III, ed a Guglielmo I, cattivandosi il rispetto — se non la simpatia — dei *pratici* della politica. L' articolo di Lockroy testimonia favorevolmente e di tutto punto col vaticinio del povero amiraglio Fincati.

*
* *

Nella lista degli elementi costituenti la possanza marittima della Germania, parmi Lockroy abbia trascurato quello che è formato dall' indole della stirpe. Secondo me, invece, niun popolo è stato più naturalmente anfibio quanto il teutonico. I Sassoni, gli Angli e gli Iuti, che scacciarono i Romani dall' isola di Albione, furono tribù germaniche che discesero l' Elba e giunti al mare si trasformarono da navigatrici sui fiumi a navigatrici sull'Oceano. Anzi, sulla terra insulare che prese il nome nuovo dagli Angli, ebbero questi per rivali i Danesi e Normanni di Scandinavia e di Francia, ancor essi tutti virgulti robusti della ceppaia germanica. Bastò, più innanzi nel tempo, una lega tra le città fluviali e marittime della Germania per generare quella energica possanza commerciale (ed all' occorrenza militare) che fu l' Hansa. Noi Latini, tutti più o meno ipnotizzati dal fulgente sole Mediterraneo e dai ricordi classici, dimentichiamo troppo spesso che la preponderanza sull'Oceano fu spartita lungamente tra la Lega delle città di Cantabria e quella delle città d' Alemagna. Doveva bastare dunque che una rinascita politica rendesse alla Germania la sicurezza interna, smarritasi durante la guerra dei trent'anni e quella esterna naufragata nella bufera napoleonica perchè la stirpe germanica ritornasse alla via del mare che erale naturale quanto essa è a noi italiani. Invero l'istituto marinaresco esige anzitutto la tranquillità politica, perchè è di quelli che non s' improvvisa e vuole continuità. Ce ne offre l' esempio più luminoso la storia della Francia. Colà dove la volontà nazionale e l'autorità del principato han saputo creare a nuovo ed a parecchie riprese una marina commerciale e una militare fulgidissime, desse si sono disfatte come la neve al sole appena le drammatiche vicende cagionate da guerre interne ed esteriori hanno interrotto la tranquillità. È caratteristica della marina l' esser anzitutto una industria; e nessuna industria prospera nell'incertezza del dimani.

Bastò, per conseguenza, al piccolo Brandemburgo ed all'annessa Prussia la relativa tranquillità procuratagli dalle armi vittoriose e dalla saggezza del suo Elettore (il *Grösser Kurfürst* della storia) perchè alla metà del secolo XVII una marina commerciale ed uno stabilimento coloniale germanici fiorissero fomentati dal principe Federico Guglielmo che Federico II suo degno discendente lodò colle seguenti parole: « Con pochi mezzi compì grandi cose, fu ministro e generale del suo principato: e rese florido un paese che aveva trovato sepolto sotto le rovine ». Lockroy rintracciò appunto negli sforzi del Grand' Elettore l' origine della odierna marina germanica: « Le premier, le Grand Electeur, vrai fondateur de la puissance prussienne, s' occupa de la marine: il s'en occupa passionnément. Longtemps il avait habité la Hollande. C'est là que le goût des choses de la mer lui était venu (1). La richesse du pays, les avantages qu'il retirait de l' importance de sa flotte marchande l'avaient profondément impressionné. Aussi la pensée lui vint-elle de reproduire dans ses États tout ce qui avait frappé et rempli d' admiration sa jeunesse. Il rêva de faire de la Prusse, peu préparée à ce rôle, une grande puissance navale, à la fois commerçante et guerrière. La Hollande travailla ainsi à l'éducation de deux souverains; Pierre de Russie et Frédéric-Guillaume de Prusse. Elle les séduisit tous deux par les mêmes vertus pratiques. Elle eût la même influence sur le développement de leur génie ».

Nelle cause che arrestarono lo sviluppo della marina prussiana del secolo XVII Lockroy enumera le gelosie dell'Olanda, dell' Inghilterra ed eziandio della Francia; la configurazione del litorale, la brevità della costa pomeraniana, la penuria di marinari e d' ufficiali, l' assenza di porti militari. Ha dimenticato i diritti di pedaggio che le potenze scandinave prelevavano allora su navi che transitassero per il Sund e i due Belt.

In qualsivoglia tempo di carestia di danaro, qualunque tassa spaventa e distoglie da imprese di speculazione. Non l' abbiamo provato noi stessi cui Lesseps aveva scavato il passo di Suez per uso, consumo e vantaggio nostro? Se la marina commerciale italiana si è mantenuta veliera per tempo soverchio, se il passaggio attraverso il canale di Suez è stato da essa poco frequentato, lo si deve alla scarsa elasticità dei bilanci degli armatori, che il prezzo alto del materiale a vapore e la tassa del Canale spaventavano. È anche a ciò che si deve l' acquisto troppo frequente di piroscafi di seconda mano e smessi dagli armatori danarosi. Al tempo del Grande Elettore la Germania era poverissima e tuttavia risentivasi dei mali delle lunghe guerre. Oltre a ciò i porti della Germania, tanto oceanica quanto baltica, non erano allora quali l' arte li ha ridotti, vale a dire di comoda frequentazione. Il giusto vanto dei porti del Mediterraneo o dell' Atlantico centrale fu di non gelar mai e di aver acque sempre alte. Ben altre condizioni dominavano nell'Atlantico settentrionale; e flagellarono Amburgo sino a pochi anni addietro; Amburgo in condizioni pur migliori di Stettino e di Danzica. La marina elettorale dunque svanì; e per le stesse complesse ragioni per cui scemarono d' importanza le marine delle città libere hanseatiche. Quanto rimaneva della prima andò disperso durante la guerra di Federico II con la Russia che si impadronì della costa; gli avanzi dell' avita floridezza delle seconde subirono la sorte di andar coinvolte nelle miserie prodotte dal *raid* celto-latino che Napoleone guidò dal Mediterraneo al Baltico ed al Mar di Germania. A rimarginare le piaghe inferte nel robusto corpo dell' Alemagna occorse la lunga pace tra il 1815 e il 1848. Dell'opera commerciale e coloniale del Grand Elettore una sola assisa era rimasta: la *Seehandlung*, la Banca marittima; ma funzionava poco.

(1) Sua madre era una Principessa d'Orange-Nassau.

*
* *

La prima marina prussiana — quella del Grand Elettore — non morì senza legare alla storia qualche bella pagina che Lockroy ha studiato e cita. Fu marina di mercenari, come tutte quelle che principiano. La marina quadra del duca Emanuele Filiberto di Savoia non isfuggì alla regola e il corsaro (o pirata?) inglese Pietro Eston ne fu il primo amiraglio, mentre Andrea Provana, amiraglio di Savoia, era più specialmente il capo della marina delle galere. Così la marina dell'Elettore ebbe a capo un Tromp, olandese e forse agnato dei due celebri omonimi, Martino e Cornelio; ma ebbe anche un tedesco, l'Adler.

Il Grande Elettore non potevasi accontentare di una marina esclusivamente baltica. La politica dell'*espansione* l'ha iniziata lui. Gettò dunque gli occhi su Embden, città libera che si affaccia sul golfo del Dollart, che separa la terra germanica dall'olandese. Concluse coi magistrati cittadini un trattato di amicizia e protezione, per il quale una guarnigione brandemburghese salvava Embden dalla cupidigia dei vicini, mentre il porto diventava l'uscio delle merci africane, asiatiche ed americane e di quelle della colonia prussiana di Tranquebar, la quale poi venne ceduta ai Danesi per 36.000 talleri.

I grossi programmi esigono maturità di ambiente: non basta la volontà di un uomo. Lockroy, infatti, dice che anche prima di morire, il Grande Elettore assistè alla rovina dell'edificio che aveva con tanta perduranza innalzato; ma la fortuna della Prussia gli diede in Federico II un pronipote degno, che accordò a Embden diritti di porto franco, sorvegliò lo sviluppo della marina commerciale e, temendo nel corso delle due guerre famose, l'intervento armato della Svezia a suo danno, si premunì col costruire una squadretta leggera per difesa della costa; il solito sogno dei principati poveri che consiste nel volere un'armata a buon mercato; a quel sogno morbido tien dietro sempre il risveglio dolente, il danaro è sfumato e la costa è bloccata dal nemico che possiede navi di alto mare.

È evidente che circostanze speciali di luogo, tempo e tesoro agissero sulla formazione del concetto navale del gran Capitano e considerarlo dottrinale era un errore madornale che i successori di lui commisero non per tanto, chiusi nel rispetto irragionevole di tutto quanto egli avesse detto, scritto e fatto, rispetto che li condusse a Iena ed a Auerstadt. Così accordarono all'armata la missione pura di occuparsi di ciò che oggi si chiama la *difesa ravvicinata*. Non era davvero interpretare il pensiero del Grande Elettore che nelle sue guerre contro la Francia aveva mandato i suoi legni armati in guerra ad incrociar nella Manica ed a predare navi commerciali francesi.

A mantenere il criterio erroneo sull'impiego delle forze navali contribuì il meritato favore, anzi il favore esclusivo onde in Prussia l'esercito godette dopo la campagna del 1813, 14 e 15. Nè alcuno osò parlare di sviluppo navale sino a che il concetto particolare degli uomini di governo non diè luogo alle manifestazioni collettive della pubblica opinione che spesso interpreta le aspirazioni della stirpe.

Nel risveglio patriottico germanico del 1848, che la Prussia non osò, forse non volle, certo non potè capitanare e neanche intendere, la nazione, umiliata per causa delle coste bloccate dalla squadra danese durante la prima guerra dei ducati dell'Elba, e rappresentata dalla famosa assemblea di Francoforte, derisa tanto da Bismarck nelle sue *Memorie*, ma dalle quali pur non di meno è uscito il germe dell'Impero ricostituito, plaudì alla creazione di un'armata *germanica*. Non istupisco che la *Flotten verein* alemanna, nata dopo la *Lega Navale Italiana*, conti già parecchie centinaia di migliaia di aderenti quando, nelle pagine del Lockroy, che a quel periodo si riferiscono, leggo che per costruirne il naviglio « des souscriptions publiques s'organisent, des meetings ont lieu dans toutes les villes. Les dames prussiennes se distinguent entre toutes par la grandeur du sacrifice qu'elles consentent; elles achètent ou font construire, de leur argent, un navire auquel on donne ce nom: *Frauenlob*, la *Gloire des femmes*. Les bateliers du pays de Bade s'offrent à transporter *gratis*, à pied d'œuvre, les matériaux nécessaires à la construction des bateaux projetés. Des ouvriers, transforment en bâtiments militaires les caboteurs disponibles. Le Hanovre s'engage à fournir gratuitement l'artillerie, nécessaire à l'armement. Le Schleswig Holstein met sa flottille à la disposition de la Confédération: six millions de thalers sont votés pour les besoins des chantiers: un congrès maritime des États côtiers se réunit à Hambourg pour élaborer un plan de campagne; on veut une flotte puissante, on la veut tout de suite, on n'entend reculer devant aucun moyen pour la constituer ».

Quel nome *Frauenlob* sino all'altro ieri non figurava nella lista delle I. e R. navi alemanne. Forse era sembrato soverchiamente rivoluzionario come il nostro nome di *Re Galantuomo* ad un vascello. Ma l'Imperatore Guglielmo non teme i ricordi, ancorchè ascendano al 1848, data della fuga in Inghilterra del nonno Guglielmo, allora capo della reazione, e l'anno passato venne lanciato a Kiel l'incrociatore *Frauenlob*, del tipo *Arcona*, *Gazelle* e classe.

*
* *

Nella famiglia Hohenzollern v'era un principe animato da spirito navale; era S. A. R. il Principe Adalberto. Aggiungerò a ciò che Lockroy ne dice — e lodandone l'altezza di mente e la lunghezza di vedute — un particolare poco noto. Il Principe Adalberto navigò sotto bandiera sarda sulla fregata *Beroldo*, se non erro, e fece un viaggio d'America durante il quale gli fe' da Mentore una macchietta del passato, Antonuccio Millelire, morto amiraglio. Nè quella fu l'occasione unica di contatti tra la marina germanica e l'italiana *ante* triplice alleanza. Nel 1872, il Principe Federico Carlo, le *Prince Rouge*, con uno stuolo numeroso di aiutanti, visitò tutto il Mediterraneo sul *Carlo Alberto*, comandato da Figari. Il soggiorno a bordo fu lunghetto, e non credo per semplice distrazione. Dunque a due ricostruzioni della marina in Germania preludiano due soggiorni di cadetti Hohenzollern su navi italiane.

La marina federale, che ebbe una bandiera a colori nazionali, nero, oro e scarlatto (quella dell'antica divisa dei lanzi e che oggi gli Svizzeri Pontifici hanno serbata), ebbe qualcosa di comune con quella Siciliana di Garibaldi nel 1860. Fu improvvisata, povera di gente, di navi e di ufficiali: questi erano cosmopoliti, ma del campo liberale. Il maggiore Fix, belga, uno dei commilitoni di mio padre nel 1860, c'era stato come sottotenente di vascello. Ho ricordo d'aver letto che anche Jules Verne avesse servito nella marina federale, il cui capo era Brome, un tedesco, ma che aveva servito in Inghilterra ed in Grecia con Cochrane. Con un personale che incarnava la rivoluzione, la marina federale non poteva

contare su vita lunga. Quella bandiera che affermava l' unità germanica fu invisa a Principi alemanni ed all' Inghilterra. Nel 1852 il naviglio andò all'asta. Quello che c'era di buono lo acquistò a grande sconto la Prussia. Gli ufficiali ed i marinai andarono dispersi. Ma una nuova marina, quella del Principe Adalberto, spuntava; essa doveva a suo tempo formare il nucleo della moderna marina germanica.

* * *

Nel 1866, a Montevideo, incontrai per la prima volta una nave di guerra tedesca: era la corvetta *Vineta*. Avendone fermati alcuni marinari cui diressi la parola in inglese, essi risposero tutti in quell' idioma; il che mi procurò un' impres-

Il piroscafo *Sicania* della ditta « Peirce brothers » di Messina.

sione favorevole insieme alle altre della pulizia personale, della giovinezza e dell'austera eleganza del vestiario.

Se la marina federale del 1849 non raccolse allori, la prussiana del 1852 - 64 non ne cercò; il che non dico per dispregio: stimando che la guerra è lavoro cotanto serio che una finalità sola si deve conseguire, l'utile. E nel 1864 nel combattimento tra austro-prussiani e danesi, presso Heligoland, le cannoniere prussiane lasciarono che la *Schwartz-enberg* e il *Radestky* di Tegetthoff si tirassero addosso tutto l'impeto della squadra nemica, il che diè luogo a quelle recriminazioni che nelle coalizioni non mancano mai, ma nelle navali sono singolarmente aspre. Pur tuttavia la marina prussiana aveva in sè stessa e secondo sistemi propri sotto la direzione di generali dell'esercito, acquistato un aspetto ed un carattere nazionale.

Prima cosa fondata la *scuola* dei cadetti. Che differenza con noi che attendemmo dal 1860 al 1880 per fondar la nostra Accademia Navale. Poi l' acquisto per mezzo milione di talleri del porto della Jahde che era del Granduca di Oldenburgo, e la costruzione *ex-novo* dell' arsenale di Whilhelmshafen. L' ombra del Grande Elettore dovette esultarne nel paradiso che accoglie i fondatori di possanza. L' estuario della Jahde val meglio di quello dell'Ems. Infine un'amministrazione calcata sui sistemi industriali, cioè scevra di tutti quei *boulets aux pieds* inseparabili delle marine tradizionali ed istoriche, la cui riduzione a moderne è sempre ardua a compiersi. Nella stessa guisa che l' esercito di S. M. il Re di Prussia — fu dopo il 1866 — il nucleo dell' esercito germanico, così la marina prussiana procurò la staffa nella quale si gettò il metallo fuso per formar la germanica imperiale. Ciò che Wallenstein non era riuscito a fare, e il Grande Elettore e il Parlamento liberale di Francoforte nemmeno, ora divenne agevole; e Bismarck l'intraprese. Allo sviluppo marittimo naturale alla stirpe occorreva l' integrazione ad Impero: e la Germania navale è nata a Versailles, mentre il cannone tuonava intorno a Parigi e l' Impero si proclamava. La marina prussiana dal 1852 al 1860, la marina della Confederazione del Nord dal 1866 al 1871 ne sono state le preparatrici; ma l'hanno solidamente vertebrata: e se oggi la tonnellata in cantiere e la tonnellata navigante costano meno al tesoro germanico che a qualunque altro di paesi vicini e lontani, lo si deve all' austero *metodo* inaugurato in Prussia. È su questo metodo che Lockroy insiste e riferendosi alla fanciullezza della marina prussiana esclama: « Les services militares et les services administratifs furent rendus autonomes. La séparation de la *flotte construite* et de la *flotte en construction* devint un fait accompli. Toute marine se divise en deux grands organismes, nécessairement solidaires, mais dont les fonctions sont profondément dissemblables; l'usine où l'on fabrique les navires et tous les accessoires nécessaires à leur armement et à leur marche: l'armée, qui fait usage de ces navires pour la navigation et le combat. Il ne peut y avoir d'ordre dans l'administration et de méthode dans le travail que si ces deux services s'entraident sans se mélanger ».

(Continua). JACK LA BOLINA.

Vittorie senza sole!

SSE sono come le notti senza luna: molte stelle, molte piccole vibrazioni scintillanti irrequietamente lassù nel cupo infinito del cielo, ma in terra... buio pesto!

Poco male, invero. Qualche lume qua e là per le vie rinfranca, offrendo ciò che il firmamento non dà. Cosa indifferente, questa, imperocchè in quanto a far lume nulla è più facile quaggiù che il far la concorrenza ai pianeti. È lume di lume, non è lume di luna; ma che importa? Ci si vede... e basta.

Tali le vittorie internazionali dei canottieri italiani. Son le notti della vittoria; notti senza luna, in cui le stelle sono i brindisi convenzionali fra vinti e vincitori, ed il lume che rinfranca è lo *champagne* tumultuante nelle compiacenti coppe. Ma che importa? Si è vinto... e basta.

Il giorno della vittoria, invece, non c'è più. Ogni alba ce lo fa sperare, ma ad ogni tramonto lo disperiamo L'orizzonte è ognora nebuloso ed il sole si nasconde più che può. Così, quando vinciamo, nelle nostre vittorie ci si vede poco chiaro... non c'è sole! Ci vuole il lume di lume per raccapezzarvi qualche cosa, perchè ognuno cerca, pensa e si domanda: O come abbiamo fatto a vincere?

Il vento, generoso cerimoniere, ci offre la sorpresa di presentarci ai traguardi quando l'onda, ospite sgarbata, non ce li rifiuta.

Nulla di più allegro di tutto ciò e, insieme, nulla di più sconfortante del non poter adattare e cantarellare sulla geniale onda melodica napoletana. Che bella cosa una vittoria al sole, l'aura serena, dopo la tempesta... per gli avversari!...

Che bella cosa, sarebbe davvero!

*
* *

Invece: che brutta... bella cosa!

Il Real Club Canottieri « Italia » di Napoli, ha vinto il 3° *match* Napoli-Nizza (3° per così dire, perchè il secondo non si corse), contro il « Club Nautique » di Nizza.

Bah! Ci fa piacere, perchè si parli pure d'amicizia, di fraterna colleganza, di schietta *camaraderie* e di tutto ciò che si vuole, ma il vincere — sia pure ai fratelli, magari al babbo, se volete — fa sempre piacere. Ma, pensiamo, ci dobbiamo rallegrare di questa vittoria? Ella ci abbellisce? Ci consola? Ci soddisfa? Ci dà merito? Uhm! Non ci vediamo chiaro... non c'è sole.

Ci si permetta d'osservare e di discutere un poco, senza essere ritenuti per presuntuosi o per indiscreti e senza che i colleghi di Napoli s'impermaliscano verso di noi. Premettiamo subito — a scanso di false interpretazioni — che una sincera simpatia ci fa benvolere il Real Club Canottieri « Italia », nel quale il canottaggio italiano può vantarsi di contare forze attive ed intelligenti e noi di annoverarvi colleghi ed amici che ci onorano. Il sig. cav. Laganà, il sig. Enrietti, i signori Fiorentino, il sig. Kernot, il sig. Platania, i cui studi diligenti e la cui iniziativa appassionata in pro del nostro *sport* noi non ignoriamo, non debbono supporre, leggendoci, che noi vogliamo essere più prodighi di rimprovero che di lode. No; abbiamo per divisa di dare a Cesare ciò che spetta a Cesare; è quindi unicamente per questo che premesse le lodi di cui il Club « Italia » ha credito illimitato, dobbiamo far seguire alcuni appunti critici dei quali ci riconosciamo in debito limitato verso di lui.

Constatato frattanto con piacere che si è corretto un grande errore, quello cioè di chiamare genericamente italo-francese questo *matches* che è assolutamente particolare, rileviamo sempre con crescente rincrescimento che il Club « Italia », mentre ha il merito d'essere stato l'iniziatore d'una gara così simpatica e così vantaggiosa per il canottaggio italiano, ha il demerito di non averla presa sul serio. Nella proposta, Napoli mise tutto il brio che le è caratteristico; ma nel fatto, l'eterna indolenza si dimostrò sempre grande. Se il « Club Nautique » di Nizza non avesse insegnato che cos'è la costanza, la buona volontà e la fermezza di proposito, il *match* Napoli-Nizza sarebbe rimasto una semplice proposta, imperocchè per i napoletani il proporlo sì, sta bene; ma, perbacco, allenarsi sul serio per correrlo davvero è un altro paio di maniche. Tant'è vero, che — lo possiamo ben dire — alla preparazione per i tre *match*, il Club « Italia » preferì sempre... un altro paio di maniche.

Nizza, che non ischerza, fu ognora pronta e, povera amica, si allenava un po' crucciata perchè — pensava — ma i miei avversari ci saranno?

Per i suoi canottieri del « Club Nautique » accettare una scaramuccia di più, agitare i remi in una nuova occasione, combattere con colleghi stimati, equivale ad una festa desiderata, alla realizzazione d'un bel proposito di guerrieri del remo, tantopiù che Beppino Garibaldi (lo chiamiano così perchè la dottrina dei nuovi apostoli ci fa credere ch'ei sia stato un piccolo eroe!), deve aver lasciato là sul litorale nizzardo un po' d'aura belligera anche per i canottieri.

A Napoli, invece, le cose passano diversamente. La canottieri « Italia » ha dimostrato la buona intenzione d'organizzare questo *match*, eppoi non ha avuto la volontà di sostenerlo. All'avvicinarsi della data fissata per l'incontro, ella ha messo insieme otto vogatori compiacenti ed ha partecipato alla corsa per onore di firma. Così la prima volta, così la terza e nemmeno così la seconda, cui mancò.

Or noi pensiamo che tutta la bontà dell'iniziativa del Club « Italia » sia seriamente pregiudicata da questo strano modo abituale di presentarsi ad una gara importante, sulla quale è richiamata l'attenzione dei canottieri di due nazioni. Poichè Nizza, con ragione, dimostra di tenere in serio concetto il canottaggio italiano e di considerare valorosi i colleghi di Napoli, non comprendiamo perchè questi ultimi prendano tanto poco a cuore la gara ch'essi stessi hanno bandito.

Noi non vogliamo esagerare, ma crediamo che il presentarsi al *match* Napoli Nizza nelle condizioni finora accettate dal Club « Italia » significhi o non comprendere l'importanza della prova assunta, o non considerare gli avversari. Nel primo caso il Club « Italia » fa un torto a tutti i canottieri della penisola, che ripongono stima e fiducia in lui, perchè come più sopra diciamo, anche tenuto conto dei rapporti di colleghi, d'amici e di fratelli, tuttavia l'Italia canottiera gradisce molto che dal *match* Napoli-Nizza esca vincitore Napoli; nel secondo caso il Club « Italia » fa un torto ai colleghi del « Club Nautique », perchè il presentarsi ripetutamente

senza alcuna seria preparazione non ad una gara ordinaria comune, ma ad una gara straordinaria particolare, concordata ed attesa, secondo noi non può significare generosità, ma poca considerazione degli avversari. Doppio torto quando si consideri che Nizza, invece, si presenta bene agguerrita contro Napoli.

L'ultima prova dell'11 maggio scorso disputatasi nella baia di Nizza, per taluni dovrebbe forse chiuderci la bocca, perchè il Club « Italia » ha riportato vittoria sul « Club Nautique ». Malauguratamente è appunto questa vittoria che invece c'induce a parlare, poichè secondo il nostro modesto avviso essa è moralmente un'altra sconfitta.

Abbiamo molta paura delle illusioni; cerchiamo quindi che altri non se ne faccia. Se il Club « Italia » si mettesse davvero in testa che col suo equipaggio giovane, deficiente e non allenato, è ammissibile di vincere regolarmente su una corsa di *4500 metri* un equipaggio esperto, forte e bene in forma come quello del « Club Nautique », allora noi ci convinceremo che il vincere le regate è un'opinione! Non solo: ma tenuto conto dei precedenti, non sarebbe infine illogico e non ci stupirebbe che alla ventura prova, Napoli mandasse un equipaggio di 6 vogatori! No; siamo sereni e franchi: i miracoli non li possono fare neppure i canottieri. Considerato le forze di cui disponeva, l'armo del Club « Italia » ha fornito a Nizza una corsa encomiabile, ha dimostrato quanto valore potranno spiegare i suoi vogatori quando si prepareranno seriamente per la regata, ma non poteva vincere.

Se il percorso stabilito per l'ultimo *match* non fosse stato una delle solite *baldorie di linee*, ossia una di quelle piste famose ove si va a fare *li giochi*, disposte a caso, dove gli arbitri prendono i metri a occhiate così come si cerca di pigliare il cuore d'una bella ragazza, e dove i concorrenti non sanno come e da dove si parte, si passa e si arriva, l'equipaggio del Club « Italia » si sarebbe difeso, ma non avrebbe guadagnato, perchè non ne aveva i mezzi.

I malumori intimi dopo la corsa, il linguaggio dei giornali nizzardi, i commenti dei competenti, tutto ha moralmente annullata la vincita di Napoli. Come, dunque, sentirci lieti? E come non rilevare noi stessi — piuttosto che lasciar dire tutto ai nostri colleghi d'oltr'Alpe — che della riuscita di Napoli non siamo soddisfatti?

Francamente, noi ne abbiamo già abbastanza di queste vittorie senza sole, che ci fanno deridere invece di farci apprezzare. L'eco del mormorio sarcastico sparso dal vento e sbatacchiato dall'onda sulle rive del lago zurighese, fa ancora male ai nostri orecchi ed al nostro cuore. Gli entusiasmi, ieri come oggi, non offuscano la nostra riflessione. Siamo sfortunati; è vero, ma non possiamo dimenticare che la nostra più grande vittoria in fatto, fu moralmente una grande sconfitta. Il primo campionato europeo guadagnato dall'Italia entra nella cronaca, ma non nella storia: il sole non lo indorò!

Ma anche se non vogliamo occuparci dell'estero, in casa nostra si dice abbastanza. A conforto di quanto sosteniamo sul *match* Napoli-Nizza, diamo volentieri la parola al relatore ufficioso della *Rivista Nautica*, il quale — nel numero di giugno — oltre esporre molti apprezzamenti che ci gioverebbero nella discussione, ma che non rileviamo per non essere eccessivamente prolissi, così parla dei due equipaggi in gara: « *Nizza* era migliore di Napoli come uomini, aveva un Prével capovoga, l'intiera bordata di sinistra era la stessa del *match* del 1901: era la stessa di quel che si può chiamare « il grande otto » di Nizza, che innumeri vittorie hanno reso celebre; la bordata destra, più giovane, contava pure elementi di prima scelta e già usi alla corsa e alla vittoria; l'allenamento era buono, e se pure lo stato del mare aveva impedito i percorsi negli ultimi giorni, il lungo lavoro per le regate del 12 aprile e il susseguente molto serio e studiato, metteva l'equipaggio in buone condizioni; e ne è prova l'aver potuto mantenere l'andatura a 34 per tutto il percorso. *Napoli* era poco omogeneo di uomini e di allenamento, tre uomini giovanissimi (18 anni); aveva gran parte dell'equipaggio nuovo alle grandi corse, il capovoga ai suoi primi debutti, il quattro e il sette assolutamente non allenati... ».

Ma perbacco, domandiamo, o come ha fatto questo secondo equipaggio a vincere il primo? Chi legge la relazione del sig. *fz* che cosa deve pensare?

Noi abbiamo la presunzione di sapere che cos'è un equipaggio e che cos'è una regata; e lo presumiamo perchè prima di scrivere gli articoli, contrariamente ai nostri predecessori, abbiamo fatto i canottieri. Forse la natura non ci aveva dato un'inclinazione nè per l'una, nè per l'altra cosa, ma ciò non toglie che la riflessione ci sia buona compagna. E allora, pensiamo, come può un equipaggio non omogeneo di uomini e di allenamento, quasi novizio, con due remi passivi, vincere un equipaggio che è « grande per le sue innumeri vittorie », forte, composto d'elementi di prima scelta e bene allenato? Com'è ammissibile che in una gara di 4500 metri, in *yole da mare*, su acqua mossa dall'onda (e quindi più faticosa), *sei remi* poco allenati, possano guadagnare contro *otto remi* bene agguerriti?

Oh! là, là. Noi crederemmo di più ad un'altra predizione di Falb.

Non avremmo scritto su questo *match*, se il Club « Italia » fosse stato battuto, come egli stesso prima di noi prevedeva, poichè l'assoluta mancanza di preparazione non gli dava alcun diritto di sperare. Una nuova sconfitta gli avrebbe forse aperto gli occhi pel futuro; ma dappoichè una vittoria immeritata gli è stata data dalla sorte, amiamo troppo sinceramente lo *sport* remiero italiano ed i colleghi di Napoli, per non dir loro con franchezza d'amicizia; Ohè! Non vi inorgoglite, non vi riposate sugli allori, perchè non c'è proprio di che... La vostra è un'altra vittoria senza sole!

Ben arriva a noi l'eco del brindisi pronunziato dal signor Frank Pilatte al gran banchetto di Nizza, mentre il lume che rinfranca scintillava nelle compiacenti coppe. Sì: auguriamoci d'essere sempre fratelli come lo siamo, e che il *match* Napoli-Nizza acquisti sempre più rinomanza, fino a prender posto a lato dei più gloriosi del rowing europeo, quali quelli di Oxford-Cambridge, di Henley e di Paris-Francfort.

Sì, sì: augurio di delicata aspirazione, voto d'animo appassionato pel *rowing*, parole cui ci associamo con grande trasporto, ma si è dimenticato d'aggiungere che i concorrenti ai *matches* di Oxford-Cambridge, di Henley, di Paris-Francfort non ischerzano, che si preparano con seria passione e con serio lavoro, e che le loro regate non le fanno sulle *piste danzanti* e nemmeno sui percorsi tracciati da una *baldoria di linee*. Infine, perchè gli auguri si avverino, si è dimenticato anche di dire al Club « Italia »: Alle prove del *match* Napoli-Nizza andateci almeno con otto remi!

Allora, provveduto seriamente a tutto ciò, quando vinceremo... nelle nostre vittorie ci sarà un po' di sole, ci vedremo chiaro... e chi riderà saremo noi. REMO.

YACHTING LIGURE

REGATE DI SAMPIERDARENA E DI STURLA

SAMPIERDARENA, 5 luglio. — La giovane società nautica, sorta per fecondare nella operosa città le forze locali, che devono contribuire all'incremento dell'yachting, ebbe, nella sua prima giornata di gare, un bel concorso di yachts, fra i quali si notavano i migliori *racers* della Liguria.

La spiaggia su cui sorge lo *châlet* del « Club Nautico Sampierdarenese » era affollata da un folto pubblico popolare, mentre il terrazzo dello *châlet* era gremito di *yachtsmen* e di gentili signore e la Giurìa con a capo il presidente del club, nob. cav. Gilberto Pestalozza, era al completo.

La giornata promette di essere abbastanza interessante. Il cielo è coperto, il mare leggermente mosso, e spira una leggera brezza da S. E. che accenna a rinfrescare, come avviene infatti poco dopo la partenza della 3ª serie.

Nella serie degli una tonn. partono: *Azio V* del cav. A. Dario Centurini, guidato dal sig. Carletto Bevilacqua; *Dai-Dai III*, guidato dal suo proprietario sig. Zizi Sbertoli; *Zazà* del sig. Emanuele Ghigliotti; *Linotte* del sig. Rinaldo Ravano, guidata dal sig. A. Ravano; *Nameless* del senatore conte G. Rossi Martini, che ha per *skipper* il sig. L. A. Lunaro; *Mai*, ex *Afrodite* del sig. Edgard Giunio, il quale si trova a bordo in compagnia del sig. Badaracco; *Fulgor* dei sigg. G. Ratto e Sebiante, guidato dai fratelli Sebiante; *Kaleb* del sig. Masnata; *Helen* del sig. Zerollo; *Gemma* del sig. Fossati; *Ginchi*.

La partenza avviene in gruppo con *Kaleb* in testa, seguito da *Azio V*, *Dai-Dai III*, *Nameless*, *Linotte*. Quando *Kaleb* doppia la boa di ponente, gli altri quattro cercano di stringersi, mentre i concorrenti rimasti addietro, si distanziano fra loro in modo che la corsa resta troppo slegata, segno della differenza forte che è nelle doti di velocità da yacht a yacht. La lotta pare restringersi fra *Dai-Dai III*, che è in testa, guidato questa volta con perizia marinara, *Nameless* ed *Azio V*. Seguono *Linotte*, *Zazà*, *Kaleb*, ecc.

Al secondo gi o avviene qualche cambiamento sul lato di bolina che dà modo ai vari *skippers* di esplicare i loro personali criteri nelle bordate, e si vede per qualche momento *Nameless* passare in testa, ma *Dai-Dai III* riprende subito la sua posizione, mentre *Zazà* riesce a piazzarsi secondo.

Il yacht *Titave* vincitore della Coppa d'Italia (fot. Van Ukkel, Cannes).

Ecco i tempi impiegati a fare il percorso, 9 miglia circa, tre giri del triangolo.

Dai-Dai III . . .	2° 33' 17"	1° premio
Zazà	2" 39' 57"	2° »
Azio V	2" 41' 18"	3° »
Nameless	2° 42' 54"	4° »
Linotte	2° 46' 54"	

Abbandonano *Fulgor* e *Mai*.

Nella gara dei tonn. 2 50 corrono *Sander* del cav. A. Dario Centurini; *Endrick* del marchese Paolo Pallavicino; *Luigina* dell'ing. Torriani; *Linton II* del sig. Arturo Mosconi; *Enrichetta* del sig. Frassinetti; *Zaira* del sig. Parodi; *Cambro*, *Iris*.

Endrick fa una partenza superba, gli altri partono in gruppo, ma sulla boa di traguardo *Linton II* investe la boa portando lo scompiglio negli altri concorrenti. *Sander* nel serra serra

perde naturalmente l'abbrivo, e riesce appena a tagliare terzo la linea, mentre *Enrichetta* si allontana.

L'ordine di questi tre sulla boa di ponente non cambia, ma nel lato di bolina *Sander* prende il secondo posto avvicinando *Endrick* in modo che si calcola abbia guadagnato qualche secondo sulla differenza di partenza.

La gara fra i due yachts è veramente emozionante, ed è seguìta col più vivo interesse dai numerosi spettatori, nei quali regna la massima incertezza sul risultato definitivo, quantunque si veda *Sander* palmo palmo avvicinare il forte suo concorrente. Al terzo giro la brezza rinfresca un poco, ed *Endrick* non ne gode, mentre il yacht del cav. Centurini, colla sua ben conosciuta tenuta di rapida stabilità, prende, prima di doppiare la boa di ponente, la testa di corsa che mantiene fino all'arrivo.

È stata la gara classica della giornata, tanto più interessante perchè l'equipaggio di ogni singolo yacht era formato da due dilettanti e da un marinaio.

Su *Endrick* si travavano il march. Paolo Pallavicino, *skipper*, ed il march. Paolino Spinola alla manovra; su *Sander* il signor Romolo Gabrielli, *skipper*, ed il marchese Emilio Reggio alla manovra.

Ecco i tempi impiegati a fare il percorso di 9 miglia:

Sander	2° 12' 09"	1° premio
Endrick	2° 13' 17"	2° »
Enrichetta	2° 21' 13"	3° »

La gara 3ª per la serie di 5 tonn. non presenta molto interesse, perchè si suppone esservi troppa differenza fra *Melisenda* del sig. Mario Dall'Orso, già campione per la Coppa d'Italia, e gli altri due concorrenti *Eros* del sig. G. B. Mongiardino e *Doris* del nob. cav. Gilberto Pestalozza.

Infatti *Melisenda* che ha per *skipper* il sig. Edoardo Pasteur, guidata dal suo equipaggio con la conosciuta perizia, fa una brillantissima corsa, senza preoccupazioni — al 1 giro aveva già 6 minuti di precedenza su *Eros* — navigando come da solo, ed impiega a fare il percorso di 9 miglia 2° 00' 06", 1° premio; il 2° spetta a *Doris* che impiega 3° 15' 20". *Eros* dopo il 1 giro spezzò l'albero e fu costretto ad abbandonare.

Nella 4ª gara corre solo *Spring*, 20 tonn., del sig. Luigi Oneto, che vedo al timone. Questo yacht dà un carattere decorativo alle gare e fa il percorso velocemente, impiegando 1° 40' 45".

Nella gara d'incoraggiamento si presentano 9 concorrenti: *Ry* del sig. Luigi d'Acqui; *Chiarina* del sig. Sebiante; *Livia* del sig. Bocciardo; *S. Martino* del sig. Fossati; *Ricchin* del sig. Moreno; *Giovannina* del sig. Cerruti; *Coronata* del signor Garibaldi, *Lina* del sig. Montaldo.

La vecchia *Ry* ottiene un'altra brillante vittoria. Questa gara ha luogo col regolamento concordato fra il « Club Naurico Sampierdarenese » ed il « Club Nautico Foce », che tende a mantenere il tipo da spiaggia antico, per cui i gozzi od i canotti non possono avere chiglie di deriva, nè *reefing boom*. Alla fine della stagione avrò occasione di parlare su questo indirizzo, che ha una parte di ragione di essere, ma che non esclude vi possa essere la gara di una serie di canotti o gozzi muniti dei nuovi ritrovati acquisiti dal progresso.

Sturla, 19 luglio. — Il programma delle regate del « Club Nautico Genovese », in seguito alla sua fusione col « Riviera Yacht Club » avvenuta nel mese di giugno, uscì con ritardo. Il « Club Nautico Genovese » non potè perciò sviluppare in più giornate il programma come fece lo scorso anno con le regate di Sturla, di Pegli e di Recco, e si limitò a due giornate, una delle quali cade in giorno di lavoro, il che, in una città così operosa come Genova, toglie un po' di concorso di pubblico, nonchè di yachts.

Ad ogni modo le gare del « Club Nautico Genovese » riuscirono come sempre un modello sportivo, ed ebbero il contributo intellettuale dei campioni più forti dell'yachting ligure, per cui le corse, esplicantesi unicamente fra yachts di un valare reale e conosciuto, acquistarono una seduzione marinara più intensa.

La mattina velata, il mare mosso ed il vento fresco da scirocco promettono regate vive, emozionanti.

Il tempo un po' minaccioso ha trattenuto parecchie barche della serie speciale ed anche diversi yachts dall'accorrere alla riunione nautica. *Endrick*, *Dai-Dai III*, *Zazà* non si presentano. Anche la disposizione del programma, che univa la 2ª e la 3ª serie, ha influito su qualche assenza di yacht.

L'unione delle serie deve esser fatta in via eccezionale; ad esempio in gare d'apertura o di chiusura, o per prova transitoria; può esser fatta nelle serie oltre la 4ª perchè vige perciò il regolamento dei compensi scalari, e perchè i compensi per le serie più grandi si avvicinano forse più all'esattezza; ma riunire in un programma di due giornate la 2ª e la 3ª serie è mettere i yachts, sia dell'una che dell'altra serie, in una incertezza poco propizia allo sport della vela.

Con questa disposizione, si è per esempio, impedito il concorso dei yachts di stazza intermedia, vale a dire di quei yachts appartenenti alla vecchia stazza e che misurano tonn.: 1,50, 1,70, ecc., i quali si son visti preclusi la strada di concorrere ad un premio. Tale osservazione non ha importanza di valore nel vero senso sportivo, ma serve a dimostrare che la serie 2ª poteva essere abbastanza numerosa. Quanto alla 3ª serie, mancando a *Melisenda* i concorrenti che sono in Italia, come *Electa*, *Sfinge*, *Demon* ed *Eros*, poteva, a maggior logica, esser messa nelle corse di insieme dei 10 e 20 tonnellate.

La gara Duca degli Abruzzi riunisce tre concorrenti: *Azio V* del cav. A. Dario Centurini, *Linotte* del sig. R. Ravano, *Fulgor* dei sigg. Giovanni Ratto e Sebiante.

I piccoli *racers* si mettono in corsa con *Azio V* in testa *Fulgor* che aveva il secondo posto lo perde e distanziato abbandona, mentre *Linotte* si mette in buona posizione. Tutti e due sono interzarolati ed è interessante la gara sul bordeggio, nel quale *Linotte*, guidata dal suo *skipper* sig. Arturo Ravano, dopo il 1° giro riesce ad avvicinare assai *Azio V* guidato dal sig. Carletto Bevilacqua e dal marchese Giuseppe Reggio. La corsa prosegue così un po' incerta perchè *Linotte* al 2° giro ha circa due minuti di ritardo, ma la brezza tende un po' a diminuire ed *Azio V* aumenta la tela, cosa che non può fare *Linotte* per un guasto al *reefing boom*. Senza quest'avaria il suo arrivo sarebbe avvenuto a minor distanza.

Ecco i tempi impiegati a fare 9 miglia.

Azio V 1° 56' 38", Coppa di S. A. R. il Duca degli Abruzzi.

Linotte 1° 59' 54", 2° premio.

Gara Genova. 2ª e 3ª serie riunite. Corrono *Melisenda* 5 tonn. del sig. Mario Dall'Orso e *Sander* tonn. 2,50 del cav. A. Dario Centurini.

È la prima volta che questi due yachts si trovano in gara e perciò la curiosità fra i yachtsmen numerosissimi che occupano il palco del traguardo è assai vivo.

Melisenda guidato dal sig. Edoardo Pasteur, ha la vela maestra interzarolata e la freccia triangolare. Anche *Sander*, guidato

dal sig. Romolo Gabrielli, ha i terzaruoli, con somma meraviglia dei più, che sanno quanto questo prodotto di Bava sia potente e stabile al tempo fresco.

Alla partenza *Sander* perde una ventina di secondi, perchè nell'issare il fiocco pallone la vela va in parte nell'acqua, ma si rimette e riesce a doppiar la boa di ponente a poca distanza da *Melisenda*. Appare ai più che *Sander* continuando con quella brillante velocità potrà stare benissimo nel compenso che deve ricevere. Al 1° giro la differenza fra i due concorrenti è di 59'.

Ma qui si ha un po' di sorpresa. *Sander* nel lato al lasco non mette il fiocco pallone, cosa che certamente lo danneggia. *Melisenda* ha levato i terzaruoli ed ha dato la freccia più grande per far forza di vele e distanziare il suo formidabile concorrente, il quale esso pure ha tolto i terzaruoli, ma procede con poca regolarità di manovre in confronto di *Melisenda*, che è condotto con abilità encomiabile. Tuttavia questo yacht non riesce ad avvantaggiarsi, ed il passaggio al 2° giro segna per esso una precedenza di circa un minuto soltanto.

Doppiata la boa di ponente *Sander*, anzichè seguire, com'era logico, la rotta di *Melisenda* colla tranquillità logica e sicura di non poter più perdere la Coppa del Municipio di Genova, prolunga un bordo al largo con pericolo di risultato. Ma le doti di velocità di *Sander* son tali che malgrado il vento fosse un po' caduto, arriva ad avere al suo attivo ancora quasi 3 minuti.

È opinione generale che il yacht del cav. Centurini poteva fare una corsa ancora migliore, e fare un tempo compensato assai più vantaggioso.

	tempo vero	tempo comp.	
Sander	1° 37' 29"	1° 31' 41"	1° premio
Melisenda	1° 34' 33"	1° 34' 33"	2° »

Percorso 9 miglia, tre giri del triangolo.

Gara Stella Polare. — Premio d'onore dono di S. M. il Re.

Corrono: *Magdalen* 23 tonn. del cav. U. Ubaldino Tonietti, *Spring* 20 tonn. del costruttore Luigi Oneto e *Sally* 10 tonn. del cav. Garibaldi Coltelletti, il quale continua a guidare con accentuata passione nautica ed ha per compagno il costruttore Luigi Oneto.

Sally parte eccellente primo seguito da *Spring* e *Magdalen*. Quest'ultimo corre con tutte le vele grandi compreso la freccia. *Spring* ha la freccia triangolare, e *Sally* ha la vela e la freccia piccole. Le condizioni di velatura di questo yacht sono evidentemente poco propizie sapendosi che *Sally* è barca stabile per venti freschi.

Magdalen passa presto *Spring* e poi *Sally* il quale riesce però a mantenersi secondo per tutto il 2° giro.

Magdalen è superbo nella sua marcia; a bordo ha il marchese Stefanino Cattaneo Adorno, che rappresenta il cav. Tonietti proprietario ed il sig. Arturo Mosconi. Ecco i tempi impiegati a fare il percorso di 12 miglia, 3 giri del triangolo grande.

La Medaglia al Duca degli Abruzzi.

	tempo vero	tempo comp.	
Magdalen	1° 31' 27"	1° 31' 27"	1° premio
Sally	1° 50' 09"	1° 43' 11"	2° »
Spring	1° 46' 03"	1° 44' 57"	3° »

Spring era guidato dal sig. Luigi Vernazza.

Alla gara d'incoraggiamento parteciparono 5 imbarcazioni. Il regolamento del « C. N. G. » prescrive la massima misura di lunghezza e poi lascia libertà di velatura di chiglia e di equipaggio.

Corrono *Gina* del sig. Gallo, *Giovannina* del sig. S. Cerruti, *Ferruccio* del sig. Bonsignore, *Rosa* del sig. Salvatore Sacco, *Spring* del sig. Luigi Bianchi.

Le piccole imbarcazioni fanno questa volta il percorso dimostrando un vero valore marinaro, dato il tempo un po' duro. *Ferruccio* che corre con una vela troppo minuscola abbandona. Ecco il tempo impiegato a fare il percorso di 7 miglia, due giri del triangolo piccolo.

Giovannina	2° 05' 40"	1° premio
Gina	2° 22' 19"	2° »
Rosa	3° 38' 33"	3° »
Spring	3° 41' 41"	4° »

Il triangolo di regata era il solito ed incaricato di mettere le boe fu il marchese Emilio Reggio. La boa foranea del triangolo grande venne posta in direzione S. E. del vertice del triangolo piccolo, per cui era mantenuto il carattere sportivo del percorso.

Il palco del traguardo era stabilito come gli altri anni, sull'ala sinistra dello stabilimento balneario Sturla. Al traguardo si trovavano il presidente march. Ippolito Cattaneo Belforte, il vice presidente cav. A. Dario Centurini, il conte Filippo De Albertis, il march. Paolo Pallavicino, il march. Adolfo Da Passano, il cav. Brocchi, il sig. Ettore Bocciardo, segretario del « R. Y.-C. I. », il tenente di vascello Domenico Marchini, il sig. Armando Gianetti, il sig. Giacomo Fava, il sig. Merea, ecc. Ho notato molte signore; nel palco della Giurìa si trovavano la signora Coltelletti Paggy, la contessa De Albertis e le signorine Cartier e Bocciardo. Troppo lungo sarebbe l'enumerare la folla dei yachtsmen accorsi a godere l'emozionante spettacolo marinaro. Anche la spiaggia era popolatissima, la giornata fu sportivamente magnifica.

SKIPPER.

LE REGATE DI PAVIA

Se la Direzione della *Rivista Nautica* avesse potuto conoscere le funzioni che io mi ero assunte nella preparazione ed esecuzione delle regate di Pavia, forse avrebbe per questa volta rinunziato alla mia modesta opera, persuasa che, a regate finite, io non avrei potuto mandarle uno di quegli articoli di carattere critico di cui le sono prodighi gli altri suoi prodi corrispondenti, i quali io stesso in altre occasioni mi ero ingegnato d'imitare. Ma, d'altra parte, malgrado il *concentramento* di tutte le mie facoltà nelle funzioni finanziarie, io non immaginavo che, in grazia di queste, avrei dovuto ridurmi tanto lontano dal traguardo e dalla vista del campo di gara da dover rinunziare all'incarico che la Direzione della *Rivista* gentilmente mi assegnava alla vigilia stessa delle regate; per cui se essa avrà da lamentare la povertà *tecnica* di queste note, dovrà imputare ciò alla fatalità e non a *mancanza di coscienza* da parte di me che, se fossi stato preventivamente convinto della impossibilità di rispondere al gentile invito, mi sarei affrettato a rinunziare giustificando il mio rifiuto, che forse non avrebbe privata la *Rivista* di una corrispondenza più particolareggiata da parte di un certo anonimo signore, il quale se nel numero di maggio di questo giornale, scrivendo da Pavia sulle imminenti regate, incoraggiava... *poco* i canottieri a prendervi parte, oggi avrebbe potuto francamente riconoscere che nell'interesse del canottaggio tra il partito di non bandirle e quello di bandirle con i giri di boa, sia migliore, per il minore dei mali, attenersi al secondo. Oh! quell'anonimo, con quella sua corrispondenza fu il mio *cauchemar* fino alla sera del 7 giugno... prima della verifica degl'incassi..., i quali solo potranno cancellare in me il rancore verso di lui ed un dispetto verso la *Rivista Nautica* che fu... essa complice necessaria. Ma poichè in questa materia l'uomo propone ed i vogatori dispongono e si sa che costoro non ragionano... come gli altri mortali, anche se collaboratori della *Rivista Nautica*, avvenne a Pavia che l'*astensione generale dei canottieri pavesi*, tanto paventata dal mio... *cauchemar*, si limitò a quella parziale della S. C. «Cristoforo Colombo », dovuta, a mio avviso, precisamente a *eccesso di raziocinio*, contro il quale a nulla approdarono tutte le mie argomentazioni inspirate da amore esclusivo del remo, che mi fa molte volte vedere le cose da un punto di veduta diverso da quello d'onde le osservano le Società ed i rispettivi vogatori. La S. C. « Ticino » invece, che, secondo il predetto anonimo profeta, doveva meditare insieme colla consorella « Colombo » quella *generale astensione*, presentò, col suo solito slancio, numerose e buone inscrizioni. Scongiurato quindi in parte quel pericolo e combinato dalla Sezione Ticinese, banditrice delle regate, un buon contratto con Giove Pluvio per una giornata di bel tempo, il 7 giugno, alle ore 18,30, mezz'ora prima che incominciassero le gare, il pubblico faceva ressa allo sportello del bigliettario, fremente a sua volta in attesa di me, conservatore delle preziose tessere d'ingresso, il quale invece, in previsione dell'inevitabile insuccesso, preconizzato da anime pietose, comodamente e *pro forma* mi avviavo alla sede della « Ticino », che gentilmente aveva aperte le sue sale, per consegnare quei biglietti cui ero rassegnato a ritirare vergini da ogni pubblico contatto. Anzi, per acquietare lo spirito col confronto delle miserie passate, avevo voluto ai biglietti impressi per le regate di quest'anno unire quelli intatti del 1901, anche perchè essi stessi potessero portarsi vicendevole conforto. Quella folla accalcantesi in cerca di ciò a cui, fino a quel momento io aveva attribuito ben poco valore, la faccia severa del bigliettario che mi guardava con l'aria quasi di rimprovero e di compatimento, mi richiamarono alla *realtà* delle mie funzioni finanziarie, e, facendomi comprendere la importanza della mia... missione, che fino allora avevo creduto poco più che decorativa, mi fecero dimenticare l'impegno della corrispondenza alla *Rivista Nautica* e la mia Kodak con cui speravo di farmi onore nella nuova veste di fotografo dilettante. Non mi restava che fotografare la gara accanita che correvano i biglietti 1903 e 1901 uscendo dalle mie mani per passare nella cabina del bigliettario; ma la luce del tramonto, che insufficiente penetrava nella sala delle mie *operazioni*, non mi permetteva d'aspirare a questo *record* fotografico. Non di meno, in quella fantasmagoria di conti e di biglietti, lo sparo della spingarda, segnale della partenza, mi richiamava sulla riva ai miei doveri di *reporter*, i quali, sebbene adempiuti limitatamente, qualche volta, me ne avvidi nella liquidazione dei conti; mi fecero dimenticare le buone regole dell'aritmetica elementare.

Per deliberazione della Giurìa, la corsa interuniversitaria fu portata nel primo numero del programma mentre negli ultimi anni, in cui aveva avuto luogo nelle nostre acque, in difetto di altri equipaggi, oltre quello della Università di Pavia, era avvenuta, quasi di nascosto ed inavvertita dal pubblico, nelle

ore mattutine fra le gare di eliminazione. Con questa gara quindi si aprì lo spettacolo ai pavesi desiderosi di vedere finalmente rappresentata sul nostro fiume qualche altra Università del Regno. E la Università di Torino, la vecchia e forte competitrice di questa gara annuale, si presentò quest'anno a Pavia con un equipaggio allenato a cura dell'« Armida» ed in ottima forma. Ma, che cosa avrebbe potuto questo equipaggio normalmente allenato, contro quei quattro fanatici dell'equipaggio pavese, allenato dal più fanatico ancora... Malaspina? Quando si ha tanto eroismo da conventire l'allenamento per una gara in una dura disciplina militare, cui l'orario di lavoro misurato a cronometro, come si usava del resto, nei tempi *preistorici* del nostro canottaggio, si ha diritto ed anche dovere di vincere, come fece l'equipaggio pavese, in 7' 02" 1/5 contro 7' 22' impiegati dall'equipaggio torinese. Che sia stata una gara indiavolata lo dicono questi tempi su percorso di 1800 m. in yole di mare con due giri di boa e con una corrente che andava non meno veloce del fanatismo dei vogatori. Facevano parte dell'equipaggio: Pirzio Mario, capo voga, Oriani Riccardo, Vimercati Giuseppe e Annoni Gino. Il Pirzio e l'Annoni furono vincitori in questa gara anche lo scorso anno: essi contano già due primi premi di classifica e quello della gara Monviso del 1902; il Vimercati e l'Oriani sono alle prime armi.

Il terribile Malaspina pareva, fino a poche ore prima della chiusura delle inscrizioni, che dovesse restare nella gara sandolini *seniores* con la sola compagnia dello zelante scolaro Piero Frattini della « Ticino »; ma la buona idea di aggiungere a questa gara un premio speciale per il miglior vogatore *juniores* assicurò l'intervento della « Olona » col Lorenzini e col Cozzi il quale, dopo l'invincibile Malaspina, venne in 5' 58" a ricevere quel premio *junior* nel quale il bravo Frattini aveva fondate tutte le sue speranze. A questo non restò che il magro, e tutt'altro che dolce, *cioccolatino* guadagnato in 6' mentre il Malaspina aggiunse ai precedenti un altro primo premio guadagnato in 5 19'.

La gara universiraria, su 4 battelli alla pavese montati alla veneziana da equipaggi di 4 vogatori ciascuno rappresentanti diverse facoltà universitarie pavesi, raccolse i colori della Farmacia, della Legge, della Medicina e delle Scienze. Arrivarono al traguardo Farmacia, Medicina e Legge rispettivamente in 7' 12" — 7' 21" — 7' 42". La Facoltà di Scienze si ritirò durante il percorso che era di metri 1200 con 2 giri di boa. Così quest'anno resta alla Facoltà di Farmacia il *Challenge*, dono del ministro Nasi, ed a ciascuno dei vogatori una delle artistiche medaglie donate dai professori. Questa gara, che speriamo avere assicurata a Pavia in ogni anno, gioverà a preparare nuove forze in difesa della vogata veneta, troppo oggi giorno trascurata.

Alla gara delle yole di mare a 4 di punta *juniores* nel programma definitivo era stato assegnato il 1° posto; se non che, vista la buona volontà dell'equipaggio universitario torinese, disposto a correre anche in questa, la Giuria ebbe a spostarla al n. 4 già assegnato alla gara interuniversitaria che così fu posta per prima. Dovevano correre *Fruck* della « Ticino », *Gogliardi* della « Armida » e *Lariani* della « Lecco » su metri 1800 con due giri di boa, per contendersi il premio del benemerito presidente della Sezione Ticinese conte Gerolamo Brandolin-Rota. Malgrado il passo gagliardo e l'ottimo *insieme*, *Lariani*, non si sa il perchè, abbandona durante il percorso, lasciando continuare la gara tra *Fruck* che arriva primo in 7' 4" 1/5 e *Goliardi* che giunge secondo in 7' 25" 1/5.

La Sezione Ticinese fra i suoi intenti ha quello di incoraggiare la vogata veneziana, e le venete, nella *senior* m. 1800 con due giri di boa, risposero anche questa volta numerose all'appello tanto che, fra cinque inscritti, a dispetto del profeta anonimo, dovette procedersi alla gara di eliminazione che riuscì sfavorevole all'equipaggio *Ticino* della « Ticino ». Si presentarono quindi allo starter *Spacciati* e *Flik* della « Milano », *Per far numero* della « Olona », e *Ninfea* della « Ticino ». *Per far numero* giunse buon primo in 7' 59" 1/5 seguìto da *Ninfea* che impiegò 8 15' e da *Spacciati* che fu quindi classificato terzo. Ecco quindi il dono dell'on. Rampoldi passare a Milano a prova che, anche coi giri *acrobatici* di boa, non è impossibile vincere bene ed onorevolmente un primo premio.

Ma ahimè! qui siamo alle dolenti note; l'anonimo del male augurio, vedendo in tutte queste gare sfatati i suoi pronostici, avrà forse riso di gusto concentrando tutta la sua soddisfazione nell'unica gara *concessagli a questo scopo* da una buona stella. La gara *juniores* a 2 di punta, volle immolarsi a lui raccogliendo il solo inscritto *Stile Liberty* della « Ticino » che alla mattina corse a cronometro per deliberazione della Giuria. Ma avrà riso veramente l'anonimo per questa gara mancata? Non avrà potuto per avventura pensare che quell'apparente sacrifizio di sè, che essa avrebbe fatto a lui fosse invece nè più nè meno di una solenne canzonatura? Infatti era quella una delle eccezionali due gare in linea retta predilette anche da me non meno che da quel signore: eppure non raccoglieva che una iscrizione!!! Oh! io credo che l'anonimo corrispondente, il quale è forse più di me conoscitore di queste cose, non avrà riso nè.. pianto; ma semplicemente intuito che era stata troppa ingenuità della Sezione Ticinese confidare nel 2 di punta *juniores* a questi lumi di luna del canottaggio languente. Però l'equipaggio della « Ticino » in 6' 22" 2/5 su 1800 metri in linea retta vinceva il premio del conte Cavagna.

La gara a 4 *seniores* di punta in linea retta raccoglieva invece quattro partenti, *Allegri* della « Cerea », *Rompicollo* della « Milano », *Fruck* e *Tentazione* della « Ticino ».

Questi due ultimi equipaggi montati su yole di mare, si erano, si capisce, presentati a dar l'ultima eroica prova della loro buona, anzi ottima volontà. L'outrigger della « Cerea » e quello della « Milano » dovevano inevitabilmente avere su di essi il sopravvento. E così fu. *Allegri* in 6' 1" giunse primo; *Rompicollo* secondo in 6' 2". A Torino quindi andò il premio del Sindaco di Pavia cav. Quirino Quirici.

Per ultima ebbe luogo la gara dei pontoni del 1° Regg. del Genio che questa volta ebbe due soli partenti, dei quali giunse primo quella della undecima compagnia.

Così anche quest'anno, su quelle nere moli, restie a qualunque... velocità, l'esercito si *rinnovellava*, quale vittima votata, alle regate di Pavia. Sia gloria ad esso!

Nel programma delle regate era compreso anche uno spettacolo pirotecnico ordinato dalla Società Esercenti, Commercianti e Industriali di Pavia. Per un accidente, si dice, imprevedibile, le materie esplodenti si ribellarono alle disposizioni ed agli ordini del pirotecnico e vollero dare un saggio speciale di sè, bruciando quasi tutte insieme, improvvisamente e per proprio conto. Lo spettacolo pirotecnico riuscì quindi veramente *nuovo* ma il pubblico se ne dimostrò poco soddisfatto e meno ancora... la Società ordinatrice di esso, ma ciò non impedì che questa, non ostante il legittimo malumore, accogliesse feste-

volmente e con squisita ospitalità nella sua sede la Giuria ed i canottieri per la solenne distribuzione dei premi che riuscì animata e cordiale. Quanta allegria in mezzo a quella balda gioventù! Quella sera mi avvidi che era allegra anche la cassa forte della Sezione Ticinese, giacchè nell'aprirla e chiuderla per affidarle l' incasso finale, mandò dai cardini certi suoni acuti e complessi come d'una frase detta a voce alta. Sarà stata una mia allucinazione acustica, ma quei suoni mi parevan dicessero: *preferisco i giri di bou.*

Oh bella! non c'è da ridere: la cassa esprimeva semplicemente la sua opinione!!!

A. CELLI.

Ciò che sarà il canale da Marsiglia al Rodano

I venerabili ospiti del Lussemburgo hanno testè chiusa la discussione del famoso rapporto sulle nuove vie navigabili, il miglioramento dei canali e riviere e dei porti marittimi.

Il progetto, quale fu votato alla Camera, importava una spesa di 703.350.000 franchi. Ma la Commissione senatoriale, meno prodiga del denaro pubblico, ha stimato che conveniva prendere in considerazione solamente i lavori che possono in un lasso di tempo normale essere eseguiti con le somme per ciò disponibili.

Ridusse, quindi, la somma delle spese alla bagatella di 257 milioni, dei quali lo Stato ne verserà 143, mentre gl'interessati vedranno la loro spesa ridotta a 114 milioni.

Dall'insieme dei lavori studiati, due riguardano particolarmente la prosperità commerciale del porto di Marsiglia: il nuovo bacino del Capo Pinède e il canale da Marsiglia al Rodano. Del primo abbiamo dato conto nel numero scorso della *Rivista;* della grande opera del canale daremo le grandi linee determinate nel recente progetto del senatore Monestier.

Pare che fin dal 1507 Luigi XII avesse già pensato a realizzare questo lavoro importante. De Freycinet, *una ventina d'anni fa*, preconizzò la sua esecuzione e poco dopo degli studi furono intrapresi successivamente fino ai rapporti di J. C. Roux (1894) e H. Michel (1898).

Il luogo di sbocco del canale fu a lungo — dal punto di vista finanziario — un serio impedimento alla sua esecuzione, chè gli uni lo volevano a Bras-Mort, cioè in un luogo deserto, selvaggio, paludoso, esposto alle aspre intemperie delle stagioni, e dove tutto sarebbe stato da creare (scali, porto, bacini, officine, ecc.): altri più sensati tenevano per la vecchia Arles, e malgrado l'apparente aumento di spese, la loro opinione prevalse.

Il canale da Marsiglia al Rodano, principiando al riparo di un molo verso l'estremità dei porti nord di Marsiglia, seguirà la costa del capo Janet, Mourepiane, l'Estague fino alla punta del Lave, dove incontrerà il gruppo di colline della Nerte.

È qui il lavoro maggiore del tracciato.

Non potendo vincere l'altezza della piccola montagna, bisognerà aprirne i fianchi con un tunnel lungo oltre sette chilometri.

Ritornati alla luce sull'orizzonte soleggiato del piccolo mare di Berre, impropriamente qualificato di stagno, il canale passa davanti a Marignane, futura città, e attraversando le acque di Bolmon, segue la costa sud sino a Martigues.

Quanti luoghi ancora allegri, campestri, pieni di deliziosa poesia, sacrificheranno il loro incanto alla prosperità industriale — la Mède, il Vallon, la curiosa roccia dei « trois-frères » e sopratutto la piccola Venezia provenzale!

Quando il fischio acuto dei piccoli rimorchiatori ridurrà al silenzio gli armoniosi cantori alati; quando l'orgogliosa ciminiera lancerà, quasi sfida all'azzurro del cielo incomparabile di Provenza, delle orribili volute nerastre, la pleiade dei sognatori, dei poeti delicati, innamorati dei tramonti d'apoteosi, deserterà quei paraggi maledetti per cercare lontano un nuovo rifugio contro il progresso invadente....

Da Martigues a Port-de-Bouc, il canale, rispettoso del privilegio delle bordigale, s'installerà sulla riva destra dello Stagno di Caronte fino all'imboccatura del canale da Arles a Bouc di cui sposerà totalmente il tracciato. A qualche chilometro sopra Fos, che vide le legioni del tribuno Mario, al luogo detto Pont-Clapet, un progetto anteriore portava un braccio di undici chilometri per raggiungere il Rodano a Bras-Mort.

Ma l'inutilità di questo percorso era tale che non si esitò a condurre il canale direttamente ad Arles. Bisogna aggiungere che da Marsiglia all'antica piccola Roma delle Gallie la distanza era di novantadue chilom. passando per Bras-Mort, mentre è ridotta a settantanove per il canale di Bouc.

Secondo il nuovo progetto il canale avrà, dunque, una lunghezza di settantanove chilom. e la spesa totale non sarà minore di 71 milioni che saranno pagati metà dallo Stato, metà dal Dipartimento, dalla città e dalla Camera di Commercio di Marsiglia.

Il massimo di larghezza del bacino è di 25 m.; nella traversata del sotterraneo del Rove essa si ridurrà a 16 metri comprese due panchine in sporto di m. 1,50 con un'altezza di m. 10,20 di cui 6 m. a fior d'acqua. Infine le chiuse previste saranno larghe 12 m. e lunghe 80.

Benchè in apparenza ristrette, le dimensioni generali sono superiori a quelle della maggior parte dei grandi canali europei, e più che sufficienti, avuto riguardo alla capacità della nuova battelleria fluviale. Infatti, il progetto del 1893 comportava delle dimensioni assai più vaste, da cui risultava un eccedente di 20 milioni di spese, perchè a quell'epoca i grandi battelli di carico avevano fino a 135 m. di lunghezza su 14 di larghezza, mentre oggidì sono ridotti della metà.

L'economia generale del progetto attuale non occorre dimostrarla, sopratutto di fronte le opere gigantesche intraprese da altri porti stranieri; perciò la Francia si accinge all'impresa con coraggio e fiducia.

G. B. ROSSI.

Marsiglia, luglio 1903.

Regate Internazionali di Lucerna

L buon volere degli uomini tradotto in un'ottima accoglienza, in un'organizzazione sotto ogni rapporto perfetta, non vale a dominare gli avversi Numi che pare si prendano gioco ad ostacolare annualmente la riunione di Lucerna, ora con la pioggia, ora col vento, ora con l'uno e con l'altro. Anche quest'anno i giorni 18, 19 e 20 luglio furono a Lucerna giorni quasi ininterrotti di pioggia alternata con vento, e quest'ultimo costò alla « Milano » nella gara ad otto la vittoria.

Ma procediamo ordinatamente lo svolgersi del programma.

Prima Gara. — Quattro di punta *seniores*, 3 partenti. — La « Milano » difendeva il premio della città di Lucerna vinto l'anno scorso con l'equipaggio *Rompicollo.* L'equipaggio incaricato di questa difficile impresa e composto dei sigg. Cappelli, Borghi, Rossi, Mella, è però ben lungi dall'essere della forza di *Rompicollo* non solo, ma non ha trovato ancora la propria forma dell'anno scorso: di modo che partita con una mezza lunghezza di vantaggio sul « Ruder Club » di Mannheim, ai 150 m. incomincia a cedere e perde continuamente terreno sino a tanto che ai 1200 abbandona. « Mannheim » ed il « See Club » di Biel continuano di conserva con un bellissimo bordo a bordo sino ai 1750 ove « Mannheim » avvantaggia e vince per una lunghezza.

Seconda Gara. — Skiffs *seniores*, 7 partenti. — È la più bella gara in skiff alla quale io abbia assistito da qualche anno a questa parte. Causa il lago agitato solo un paio dei partenti e precisamente il von Moos di Lucerna e l'Hürlimann, campione svizzero, di Wädenswil, abituati sui laghi, possono fare una discreta partenza; Gerli non si trova a suo agio e parte male. Dai 200 ai 1500 la corsa è severissima: davanti stanno l'Hürlimann seguito ad una lunghezza da von Moos; dietro a 2 lunghezze vi è un gruppo di 4 compatto guidato da Gerli; segue a 3 lunghezze Sacchini pure della « Milano », che partito male, mantiene la velocità del gruppo senza avvantaggiare nè perdere. Ai 1000 Gerli fa uno sforzo e per 200 metri circa si porta al 2° posto. Spada dell'« Olona » si mantiene bene nel gruppo. Ai 1800 Gerli, che forse non voga lungo abbastanza per un'acqua agitata e si stancò con frequenti *spurts*, abbandona. L'Hürlimann dopo 1700 m. di lotta col von Moos è costretto a cedere ed il Müller del « R. C. » di Saar si assicura dietro a quest'ultimo il secondo posto, mentre Spada finisce 3° a qualche lunghezza. Il tempo di 8' 31" fatto con lago agitato è certo rimarchevole e dimostra il treno veloce che si tenne. Gerli a parere di molti avrebbe fatto molto di più se partito bene avesse potuto mettersi nel gruppo di testa. Con questa vittoria il von Moos, che già contava al suo attivo due vittorie nel 1899-1900, si aggiudica definitivamente la coppa.

Terza Gara. — Due di punta *seniores.* — Segnò l'unica vittoria italiana per merito del forte equipaggio della « Milano » montato dai sigg. Brambilla e Maganza, che con la solita loro *allure* leggera e slanciata avvantaggiarono sui 4 avversari dalla partenza al traguardo distanziando di ben 15' il secondo arrivato. È questo il 3° anno che la « Milano » riporta a Lucerna la vittoria in questa serie e quindi si aggiudicò essa pure definitivamente la coppa. Secondo fu il « See Club » di Zurigo.

Quarta Gara. — Quattro di punta *juniores.* — Fu un'altra vittoria per « Mannheim » dove il quattro della « Milano », di classe assai inferiore, si trovò ancora di più a disagio per le onde e non figurò mai in gara. 2° il « See Club » di Wädenswil, 7 partenti.

Quinta Gara. — Quattro di punta *seniores.* — Non può correre il 1° arrivato della 1ª Gara, almeno così dice il programma; invece « Mannheim » cambia 2 vogatori dell'equipaggio prima vincitore, può correre e vince. La « Milano » non si presenta volendo conservarsi per l'otto. 2° « See Club » di Zurigo, 5 partenti.

Sesta Gara. — *Double-sculls.* — Sono in linea 3 equipaggi. La « Milano » ha in gara un equipaggio formato dai signori Sacchini e Leva. Sino ai 1000 il *double* del « See Club » di Lucerna montato dai fr.lli von Moos marcia di conserva con « Milano ». In seguito ad alcune *embardées*, causate dalle onde, « Milano » perde terreno che non riesce più a riguadagnare e giunge seconda per 1 lunghezza. Il « R. C. » di Offenbach non fu mai in gara.

Settima Gara. — Skiffs *seniores.* — Non può prender parte il vincitore della gara precedente. Viceversa tanto il Gerli e il Sacchini, che l'Hürlimann non sono nemmeno iscritti. Sei partenti. La gara si svolge col lago che va man mano ingrossando, sicchè, come al solito, nessuno riesce a fare una partenza bella. Il gruppo di testa si delinea formato da Müller, Eidenberg e Bartelmann; indietro a qualche lunghezza Spada, Marinoni della « Milano » e Buchsbaum. Ai 500 m. Spada causa le onde abbandona; ai 1000 Buchsbaum, che già si trovava indietro, abbandona lui pure. Nei secondi 1000 m. Marinoni avvantaggia di qualche lunghezza ma non può impiegarsi a fondo causa lo stato del lago e non può aggiudicarsi che il 4° posto.

Ottava Gara. — Otto di punta *seniores*, 3 partenti. — Dopo 2 *false partenze!!*, che nessuno riuscì a comprendere, alla terza « Milano » avvantaggia in poche palate di mezza lunghezza su « Mannheim » vantaggio che ai 1000 era di una barca. A questo punto il capovoga di « Milano » domanda i 10 colpi onde aumentare il vantaggio e proprio in quel momento 3 o 4 ondate alte diminuiscono e scompigliano l'equipaggio non solo, ma gli fanno anche imbarcare tant'acqua. L'equipaggio si riprende ma aumenta anche l'acqua in barca, e « Mannheim » si avvicina. La lotta in queste misere condizioni con la barca piena d'acqua è durissima ed i due equipaggi tagliano il traguardo. Chi è primo? L'equipaggio di « Mannheim » stesso si crede 2°, ma il giudice lo proclama primo per $^1/_5$ su « Milano ». Appena arrivato « Milano » che già aveva vogato gli ultimi 200 m. coi carrelli nell'acqua, affonda. Ad onor del vero va menzionato che l'equipaggio di « Mannheim » ad otto gode fama di essere uno dei migliori della Germania: ciò torni ad onore dei nostri canottieri italiani. « Wädenswil » non fu mai in gara.

Nona Gara. — Yole di mare a 4. — L'Italia è rappresentata da un forte equipaggio della « Lario » di Como e da uno della « Milano ». Il lago continua ad ingrossare. Il timoniere della « Milano » coinvolto nel *naufragio* dell'otto non fa in tempo ad imbarcarsi sulla yole e questa deve accontentarsi

di un consocio di 75 kg. Dei 4 partenti « Como » e « Biel » passano in testa ai 250 m., mentre « Milano » e « Zug » (campione svizzero) marciano indietro. « Zug » o per imperizia del timoniere o per malvolere, non si è capito per quale ragione, abborda « Milano » e questa è costretta a fermarsi: ripresasi attacca di nuovo « Zug » e la distanzia; questo vistosi ultimo ai 1000 abbandona. Succede un altro abbordaggio fra « Como » e « Biel ». Risultato: 1° « Biel »; 2° « Como »; 3° « Milano ». « Como » a sua volta reclama per l'abbordaggio, ma non viene accettato perchè dicesi che il timoniere di « Como » abbia guidato a zig-zag.

Si può dire senza tema di errare che per certi equipaggi italiani vi fu della vera *guigne*, mentre altri erano o a corto di lavoro o di una classe assolutamente insufficiente per delle prove dure. Bisogna notare che si trovava quest'anno a Lucerna un'accolta di equipaggi veramente forti e certo superiori a quelli degli ultimi anni. Ancora una volta ho avuto occasione di persuadermi che pochi colpi ben tirati valgono più di molti e corti, benchè molto vi sarebbe a dire e criticare sul modo di vogare di certi equipaggi tedeschi e svizzeri. Una raccomandazione che vorrei giungesse all'orecchio del Comitato per le regate a Lucerna: fra il battello grande coi posti a pagamento che segue le regate, quelli della Giuria, dello *starter*, della polizia e gli innumerevoli altri a nolo e di proprietà privata che *non si accontentano di seguire* la regata, ma che tante volte la *precedono di fianco al campo di regata*, di modo che si continua per delle centinaia di metri a vogare nelle scie di questi vaporetti, il lago viene talmente smosso che tante volte si desidera l'onda del vento che almeno ha sempre la stessa direzione. Non si potrebbe evitare questo abuso ed imporre un regolamento a questi vaporetti? Ci pensi in tempo anche il « R. Rowing-Club Italiano » perchè questo deplorevole inconveniente non si verifichi a Venezia ai Campionati.

E. A.

La Medaglia al Duca degli Abruzzi

La medaglia, riprodotta dalla nostra incisione, rappresenta il tributo d'omaggio che i canottieri della Sezione Eridanea del « R. Rowing Club Italiano » offrono al valoroso principe di Casa Savoia, del quale hanno seguìto con ammirazione le fortunose imprese alla Salita del Sant'Elia, alle esplorazioni polari, alle gare sportive della navigazione a vela.

Quei canottieri che mirano ad avvalorare muscoli e carattere col duro e vantaggioso esercizio del remo, hanno riconosciuto in Lui, nel carattere fermo, nelle forti risoluzioni, nella costanza dell'oprare, come il modello di valor personale da proporre ad esempio, e vollero manifestare i loro sentimenti coll'offerta di una medaglia, di 80 mm. di diametro, che dal concetto simbolico e dall'artistico disegno più che dal valore del metallo ritraesse il pregio.

Il non facile cómpito potè essere raggiunto mercè la valente cooperazione dello stabilimento Johnson di Milano.

Con intelletto d'amore il sig. Johnson, ed esclusa ogni considerazione di interesse, ha messo a contribuzione il talento artistico dei suoi artisti e la poderosa efficacia dei mezzi dello stabilimento.

Il valente scultore Egidio Boninsegna ha ideato e composto su una delle faccie della medaglia, l'effigie del Principe piena di verità e di espressione, e nell'altra faccia delineò la figura di un uomo forte che lotta appunto contro le onde di un mare tempestoso, fisso lo sguardo ad una mèta che è certo di raggiungere. L'incisione è lavoro dell'incisore A. Cappuccio.

Compie e dà significato alla medaglia la leggenda che vi si scorge impressa, dettata con forte concetto dal prof. di belle lettere Bernardo Sanvisenti. Essa reca:

> Mente pensò — core convinse — forza compì,
> perchè anche una volta — dalla sovranità dell'uomo
> fosse doma natura.

Il lavoro così felicemente ideato, e con precisione artistica eseguito, aggiunge nuovo titolo di merito al reputato stabilimento, e può averne soddisfazione completa il sig. Johnson.

Hanno poi ragione di esserne soddisfatti i canottieri delle Società iscritte alla Sezione Eridanea, i quali, memori del primo loro presidente onorario, il beneamato principe Amedeo di Savoia, ebbero modo, colla presentazione dell'artistica medaglia, di ricordare al figlio, duca degli Abruzzi, che essi pure sono guidati nei loro esercizi da gagliarda intenzione e da ferma costanza.

MEMOR.

Le nostre Incisioni

Il *Sicania*, di cui diamo l'incisione in questa puntata, fu varata il 1° febbraio nel cantiere Orlando di Livorno, ed appartiene alla ditta « Peirce brothers » di Messina.

Questa nave ha le seguenti caratteristiche:

Lunghezza massima	metri	108
Id. fra le perpendicolari	»	103,03
Larghezza massima	»	14,03
Altezza	»	8,61
Immersione in pieno carico	»	7
Dislocamento	tonn.	9000
Stazza lorda	»	4750
Id. netta	»	3000
Portata in pieno carico	»	5800
Capacità complessiva delle stive	mc.	10.000

Lo scafo è completamente in acciaio, diviso in 4 compartimenti perfettamente stagni.

L'apparato motore (costruito dallo stesso cantiere) è composto di una macchina a triplice espansione i cui cilindri hanno rispettivamente i diametri di mm.: A P 591 = 23" 1/4, M P 972 = 38 1/4, B P 1600 = 63".

Il vapore è prodotto da numero 2 caldaie di forma tubolare a semplice fronte con quattro forni, la superficie riscaldata è di mq. 474,60 e le carboniere sono capaci di 600 tonnellate di combustibile.

La macchina sviluppa la forza di 1800 cavalli indicati compiendo 90 giri d'elica al minuto, con una velocità media

di miglia 11 $^{1}/_{2}$ all'ora, e consumando 23 tonn. di carbone al giorno. La nave inoltre è divisa in 5 stive ed ha 5 boccaporti e 9 verricelli a vapore dipendenti dalla calderina.

Il *Sicania* appartiene ai piroscafi di *primissima* classe e porta due alberi ed una ciminiera; è fornito di illuminazione elettrica e di riscaldamento a vapore per gli alloggi. Esso fa servizio fra l'America ed il Mediterraneo come gli altri piroscafi « Città di Messina », « Mongibello » e « Dinnamare » della medesima Ditta, la quale occupa il primo posto nel compartimento marittimo locale.

G. DONATI.

***

Di *Titave*, il fortunato vincitore della Coppa d'Italia, appartenente al signor Damoy-Picon, abbiamo parlato a varie riprese nella *Rivista Nautica*, per cui non riteniamo dovervi ritornare ora che ne pubblichiamo l'incisione, tratta da una fotografia del signor Van Ukkel di Cannes. Rimandiamo pertanto coloro che desiderassero averne i dati al numero di febbraio di quest'anno.

ROWING

NOTIZIARIO

ITALIA. — (Torino). — Un comitato di canottieri appartenenti a tutte le società torinesi, ha indetta una riunione di regate sezionali che ebbero luogo il 12 corr. alla Madonna del Pilone.

Il campo di regata, l'identico degli altri anni, si presenta in linea retta e, sebbene non troppo lungo, si provvide come al solito con un giro di boa per poter ottenere un percorso medio di 1300-1400 m. Vi furono alcune gare interessanti per l'intervento dei milanesi e dei pavesi, locchè dà a sperare che tale riunione abbia da riuscire per l'avvenire sempre più importante.

Ecco il risultato:

I. — Skiffs *juniores*. 1° Devalle della « Cerea » di qualche lunghezza, 2° Cerruti dell'« Armida », 3° Pasta dell'« Esperia ».

II. — Quattro *seniores*. 1° *Allegri* « Cerea », 2° X. « Cerea ». Questa corsa che dovrebbe essere la più importante della riunione, non raccolse alcun concorrente fra le società torinesi e di fuori; dimodochè il primo si limitò a fare una passeggiata non essendo il secondo equipaggio, montato lì per lì, in grado di competere con esso.

III. — Yole incoraggiamento. 1° « Milano », 2° ad una lunghezza « Esperia », 3° ad una lunghezza « Cerea », 4° distanziato « Armida ».

Alla partenza « Cerea » si stacca e conduce la corsa sino alle boe ove comincia a cedere. « Milano » ed « Esperia » guadagnano terreno, e quella taglia prima il traguardo seguita dagli altri nell'ordine indicato.

IV. — Venete *juniores*. 1° « Ticino » di Pavia, 2° « Armida » di Torino. Il primo equipaggio non ha fornito certo la corsa che molti si aspettavano, vincendo appena per una mezza lunghezza. Ottima corsa fece al contrario l'« Armida » data la sua completa impreparazione e mancanza d'allenamento.

V. — Due *juniores*. 1° « Cerea », 2° « Armida ». Erano di fronte due equipaggi di cui uno allenato ma su altro genere d'imbarcazione e l'altro senza preparazione alcuna; laonde sebbene l'arrivo non si possa dire disputato, pure l'« Armida » fece una bella corsa.

VI. — Yole *juniores*. 1° « Cerea », 2° « Esperia », 3° « Milano ». « Cerea » dopo una partenza svelta si stacca dal gruppo: alle boe gira la prima e si porta con un serrate al numero 4 spettante all'« Esperia », che malgrado ripetuti attacchi non riesce a raggiungerla. « Cerea » è prima per oltre una lunghezza. « Milano » molto indietro. L'« Esperia » presenta immediatamente un reclamo per aver toccata la « Cerea » dopo il giro di boa; la cosa non appare ben certa, ma la Giuria per evitare inconvenienti ed a puro titolo di *concessione pro bono pacis* assegna il primo premio all'« Esperia » ed il secondo alla « Cerea ». A questo riguardo non possiamo trattenerci dal notare che fece pessima impressione sugli spettatori e gli imparziali il contegno di alcuni fra i vogatori ed i canottieri, i quali, usando modi tutt'altro che urbani, e non trattenendosi neppure dal profferire i più volgari insulti, intesero protestare contro il risultato dell'ultima corsa non solo, ma imporre la loro volontà alla Giuria. Se si comprende che nell'eccitamento della corsa gli animi si trovassero un po' accesi, ciò non vuol dire però che fosse necessario ricorrere alle contumelie, nè è tanto meno giustificata la diffidenza verso una Giuria costituita dai rappresentanti di tutti i vogatori, la quale infatti per amor di quiete venne ad una decisione che era contraria alle sue stesse convinzioni. Giova sperare che per l'avvenire non si ripeteranno simili scene che non s'addicono certo a persone le quali coltivano il canottaggio per puro amore dello *sport*, non per lucro od altro qualsiasi meno nobile scopo.

— Quanto agli allenamenti pei campionati, sta preparandosi alla « Cerea » il 4 *juniores Allegri*, che probabilmente si recherà a Mâcon il 26 luglio per disputare la vittoria ai francesi. Il *double-scull* dei fratelli Lange, causa l'improvviso lutto in cui ha gettato la loro famiglia la morte del padre, non si presenterà ai Campionati nè si sa ancora chi potrà sostituirlo. Nelle altre società non si sa nulla di preciso. L'« Esperia » pare voglia presentarsi nel « quattro » e forse nell'« otto », ma al momento in cui scriviamo non ha incominciato il lavoro.

— Si è costituito un comitato permanente di vecchi e giovani canottieri per organizzare la gita Torino-Venezia che si potrà fare o su imbarcazioni o su un battello a vapore messo a disposizione dei concorrenti dalla Navigazione Fluviale. Speriamo che la singolarità e le attrattive della gita inducano molti a parteciparvi.

— Una terribile disgrazia ha colpito la società « Caprera ». Il sig. Berta uscito in canoè a diporto colla propria sorella, rimase con essa vittima del Po all'altezza della diga di Cavoretto.

Pur troppo, non ostante le precedenti disgrazie di tal genere, ed i consigli dei vecchi canottieri, ancora una volta la imprudenza di un vogatore gettò il lutto fra le società torinesi, ed immerse nel dolore un'altra sventuratissima famiglia. Possa l'immensa sciagura rendere più avveduti e prudenti i canottieri della nostra città, e valga il mesto saluto della *Ri-*

vista Nautica a confortare e a sollevare l'animo degli infelici genitori immersi nel lutto da così triste catastrofe!

— (Cremona). — La Società « Baldesio » ha promossa una gara di resistenza sul percorso Piacenza-Cremona, km. 60 circa, da corrersi il 26 luglio in yole a 4, venete a 4, imbarcazioni omnium a più di 10 ed altre a meno di 10 vogatori. Premi in oggetti d'arte e medaglie. Vi terremo informati dell'esito.

— (Livorno). — I vecchi campioni livornesi han ripreso, dopo un riposo di 2 anni, il lavoro: si presenterà a Venezia il 4 col Carlesi a capo-voga.

— (Milano). — I canottieri della « Milano » non riposano: dopo aver partecipato alle regate di Francoforte sul Meno in skiff e double-scull, pur non ottenendo quel risultato che speravano, si recarono il 19 a Lucerna ove corsero in 8, in 4, in 2, in skiff ed in double-scull.

All'« Olona » s'allena sempre in skiff lo Spada, il quale si recò egli pure a Lucerna.

— (Napoli). — In occasione dei campionati meridionali il conte Lucchesi Palli ha donato una coppa pel double-scull che sarà discussa in questa città da tre concorrenti. La riunione sarà senza dubbio interessante pel concorso dei romani, baresi e palermitani. Attendiamo con vivo desiderio l'esito.

— (Roma). — Sappiamo che a Roma stanno allenandosi vogatori in skiff ed altre imbarcazioni pei campionati del mezzogiorno; speriamo di vederli pure a Venezia.

— (Salerno). — Si è costituita una società di canottieri in questa città: i nostri migliori auguri, e la più sincera soddisfazione pel risveglio nel canottaggio meridionale.

— (Spezia). — La Società « Velocior » con gran sorpresa di tutti ha ripreso il lavoro, ed ha bandito nientemeno che delle regate regionali in 4 *juniores* e yole *juniores*, cui presero parte i Genovesi coi noti Giudice, Pitscheider ed altri, i quali vinsero entrambe le regate.

— (Venezia). — Tanto la « Bucintoro » quanto la « Querini » si preparano seriamente pei campionati. Quella presenta una veneta *senior*, una veneta *junior*, un 4 *senior*, uno *junior*, lo skiff del Barbieri, un *double-scull*, e l'otto. La « Querini » presenta le venete ed una yole.

FRANCIA. — (Cannes) (*J. A. M*). — Il 28 giugno ebbero luogo le regate regionali organizzate dalla « Société des Régates Cannoises », le quali riuscirono completamente essendovi rappresentate le 4 società della « Fédération des Sociétés Nautiques de la Méditerranée ». La più bella gara fu quella della Coppa de la Croisette, che riunì gli equipaggi più forti. Il sig. Bertrand presiedeva la giuria composta dai signori Mounier della « Société des Régates Cannoises », Bonfiglio del « C. N. Nice », Della Corte della « S. N. Marseille », Xhouet della « S. R. Monaco ». Il signor Coucke fungeva da giudice arbitro, Denery da *starter*.

L'equipaggio *Tentazione* della R. Università di Pavia.

I. Coppa de la Croisette vinta nel 1901 dalla « S. R. Monaco ». Percorso m. 2000 in linea retta: 1° *Quadrette* della « Société des Régates Cannoises » (Devaye, Ciais, Bataglieri, Ardisson) in 8'25"; 2° *Vieille Garde* del « C. N. Nice » (Prevel, Vermeulen, Rondel, Lauro) in 8'43"; 3 *Mascotte* della « S. N. Marseille » in 8'49"; 4° *Sans-Souci* della « S. R. Monaco » in 9'.

II. Canoes ad un vogatore. Percorso m. 1500 con giro di boa: 1° Marquet della « S. R. Monaco » in 6'57 *row-ower*. Non si presentano Prevel e Conso del « C. N. Nice » e Mounier della « S. R. C. ».

III. Yole di mare a due vogatori di punta e timoniere. Percorso m. 1800 con giro di boa: 1° *Les Briscars* del « C. N. Nice » (Prevel, Lauro); 2° *Sainte-Barbe* della « S. R. C. ». (Devaye, Ciais). *Alyne* della « S. N. Marseille » (Astruc, Chabert), giunta prima in 7'49" è squalificata per abbordaggio con *Sainte-Barbe*. Ritirate *Croisette* della « S. R. C. » *Petit-Train* della « S. R. Monaco ».

IV. Yole di mare a quattro vogatori di punta e timoniere. Percorso m. 2000 con giro di boa: 1° *Mascotte* della « S. N. Marseille »; 2° *Sans-Souci* della « S. R. Monaco »: 3° *Quadrette* della « S. R. C. ».

YACHTING

NOTIZIARIO

ITALIA (Genova) *(S)*. — Quest'anno restano soppresse le *Neptunalia* nel golfo Tigullio.

La cosa è diversamente commentata nell'ambiente ligure.

Si comprende che lungo le spiagge della riviera, che stende il suo dolce arco attorno a Genova, questa interruzione venga riguardata con scarsa simpatia, ma d'altra parte, è bene rilevare che il « R. Y.-C. I. » persegue, con questa varietà, il suo nobile scopo di espandere in Italia l'ideale della vela.

È vero che in definitiva Genova non viene ad avere regate veramente importanti nelle sue acque, ma è anche vero, che malgrado l'incuria cieca del suo Municipio, resta sempre di fronte alle altre contrade italiane, mercè i clubs locali in un ambiente sportivo di continuità marinaresca.

Queste brevi ragioni valgano per l'approvazione dell'opera del « R. Y.-C. I. », il quale, col fare le sue regate estive a Napoli ed a Livorno, continua i suoi larghi intendimenti nazionali per l'espanzione del culto della vela. Livorno è il porto toscano, ed è bene che la gentile parte italica, così nobile per le tradizioni artistiche, abbia il mezzo di dare la sua parte alla religione del mare, dove lo spirito umano può avere le più vaste sensazioni estetiche, e le più forti aspirazioni della vita.

— Un altro fatto importantissimo si è verificato nel mese di giugno nell'yachting ligure.

Il « Club Nautico Genovese », il sodalizio che è stato il vero fulcro del movimento sportivo della vela verso il 1897 e avanti, si è fuso col « Riviera Yacht-Club » acquistando così un vero carattere *genovese*, nel senso che Genova, oltre ad essere la Sede Centrale del « R. Y.-C. I », può a buon diritto avere una società propria per ritrarre dalla sua intensa vita marinara la popolare attenzione per lo sport della vela.

Sul galleggiante, che unico in Italia rappresenta lo speciale carattere nautico che si ammira nelle sedi marinare di Cannes e Marsiglia, sventolerà d'ora innanzi la bandiera del « C. N. G. », il quale mercè l'organizzazione dei suoi primi componenti, che affidarono l'opera loro al simbolo glorioso della presidenza onoraria di S. A. R. il Duca degli Abruzzi, dalla quale venne alla loro società l'altissimo ausilio di S. M. Umberto e di S. M. Vittorio Emanuele III, magnifico e finissimo interprete della bontà ed intellettualità paterna, ottenne il nobile intento di contribuire alla creazione del moderno movimento del Yachting nazionale.

Ecco i componenti la direzione del « Club Nautico Genovese »: Marchese ing. Ippolito Cattaneo Belforte, presidente; A. Dario Centurini, vice-presidente; conte avv. Filippo De-Albertis, segretario; marchese Adolfo Da Passano; marchese Gerolamo De-Mari; marchese Paolo Pallavicino; marchese Stefanino Cattaneo Adorno; cap. Francesco Lavarello; sig. Armando Gianetti, sig. Giacomo Fava, consiglieri.

— Il « Club della Vela », oltre le regate sociali di cui abbiamo dato i resoconti, ha stabilito le sue regate pubbliche per i seguenti giorni:

19 26 luglio e 9 agosto a Cornigliano Ligure, e 15-16 agosto a Savona.

— (Livorno) *(P. E. V.)*. — *La nuova Direzione della Sezione Toscana del Regio Yacht C. I.* — Il 9 del mese di giugno con l'intervento dell'on. marchese Carlo Ginori, presidente della Sezione Centrale del « Regio Yacht-Club Italiano » si è riunita l'assemblea generale dei soci della Sezione Livornese e si è ricostituita la Sezione stessa che prenderà il nome di Sezione Toscana.

La Direzione rimase così formata: Tonietti cav. Ugo Ubaldo, presidente; Orlando comm. ing. Giuseppe, cassiere; Vacha Strambio cav. avv. Paolo Emilio, segretario; Corsini principe Tommaso, Ginori Lisci marchese Lorenzo, Mimbelli cav. Luca, Orlando comm. ing. Salvatore, consiglieri.

Allo scopo di dare maggiore incremento al nobile sport nautico, facendolo conoscere ed apprezzare anche sul nostro mare, venne deliberato di bandire frequenti regate e di riunire in questa Sezione tutti i soci del « Regio Yacht-Club » residenti in Toscana.

Le prime regate sono state stabilite pei giorni compresi fra il 2 e 9 del prossimo agosto e per le medesime vennero già offerte splendide coppe e premi dai membri della Famiglia Reale, da alcuni benemeriti soci, da Enti locali, oltre il sussidio pecuniario che viene dato dalla Sede Centrale. Ecco in succinto il relativo programma:

2 Agosto — Corse per yachts delle serie 1ª, 2ª, 3ª, 4ª e 5ª, con premi da L. 300 a L. 50.

3 Agosto — Coppe ed oggetti d'arte, per yachts della 4ª e 5ª serie; della 2ª e 3ª serie; per yachts della 1ª.

4 e 5 Agosto — Seconde e terze prove delle Coppe.

7 Agosto — Corse per yachts della 3ª, 4ª e 5ª serie, e corse dilettanti della 1ª e 2ª serie.

9 Agosto — Coppe e premi in denaro per tutte le serie.

Il programma definitivo venne pubblicato verso la metà di luglio: per averlo rivolgersi alla sede della Sezione in Livorno.

Noi non possiamo che far plauso a questo risveglio della passione per il mare, che oltre ad essere fonte di diletto, contribuirà anche a portare un'attrattiva di più alla bella città di Livorno, una fra le nostre più eleganti stazioni balnearie.

— La Sezione Partenopea del « R. Y.-C. I. » ha pubblicato il programma delle regate che essa darà nel golfo di Napoli nei giorni 14, 15 e 16 agosto.

Eccone il sunto. 14 Agosto: yachts da 5 a 40 tonn., premi, L. 300 e 150; yachts da 2,50 a 5 tonn., premi, L. 200 e 100; yachts da 1 a 2,50 tonn., premi, L. 150 e 75; yachts da 0 a 1 tonn., premi, L. 100, 50 e 25; prima prova per la Coppa del Principe di Napoli.

15 Agosto: yachts da 5 a 10 tonn., premi, oggetto d'arte del Ministero della marina e L. 100; yachts da 2,50 a 5 tonn., premi, coppa del « R. Y.-C. I. » e L. 100; yachts da 1 a 2,50 tonn., premi, L. 150 e 75; seconda prova per la Coppa Principe di Napoli; yachts da 0 a 1 tonn., premi, L. 100 e 50.

16 Agosto: yachts da 5 a 40 tonn., premi, dono di S. M. il Re e L. 200; yachts da 2,50 a 5 tonn., premi, L. 200 e 100; yachts da 1 a 2,50 tonn., premi, L. 150 e 75; yachts da 0 ad 1 tonn., costrutti dopo il 1901 (Corinthian), premi, Coppa del Principe di Sirignano, medaglia d'argento e bronzo.

— Il « R. Verbano Y.-C. » ha pubblicato il suo programma per la stagione sul lago Maggiore, di cui si possono leggere i particolari nella parte ufficiale. Le regate incominceranno il 26 agosto e termineranno il 5 settembre con corse di lancie automobili.

PARTE UFFICIALE

Federazione Internazionale delle Società di Canottaggio

PROGRAMMA DEI CAMPIONATI EUROPEI ~ 1903

Organizzati dal « R. Rowing-Club Italiano » col concorso della Sezione Veneta del R. R-C. I.

VENEZIA — 16 agosto 1903.

I. **Coppa della Francia.** — Offerta dalla « Fédération Française des Sociétés d'Aviron ». — Quattro vogatori di punta e timoniere, tipo libero. — Percorso m. 2000 circa in linea retta.

II. **Coppa del Belgio.** — Offerta dalla « Fédération Belge des Sociétés d'Aviron ». — Skiffs. — Percorso m. 2000 circa in linea retta.

III. **Coppa dell'Adriatico.** — Offerta dalla « Società delle Regate di Trieste ». — Due vogatori di punta e timoniere, tipo libero. — Percorso m. 2000 circa in linea retta.

IV. **Coppa della Svizzera.** — Offerta dalla « Fédération Suisse des Sociétés d'Aviron ». — Due vogatori di coppia senza timoniere, tipo ed armamento libero (*double-sculls*). — Percorso m. 2000 circa in linea retta.

V. **Coppa d'Italia.** — Offerta dal « R. R.-C. I. » — Otto vogatori di punta e timoniere, tipo libero. -- Percorso m. 2000 circa in linea retta.

Iscrizioni. — Ogni Federazione fornirà una sola iscrizione per Campionato, ed ha libertà completa per la formazione dei suoi equipaggi.

Le iscrizioni, senza tassa d'entratura, sono fatte a cura della Federazione di ogni nazione, e si chiuderanno alle 24 del 14 agosto.

Le iscrizioni dovranno essere indirizzate al sig. conte Carlo Vialardi di Verrone segretario della F. S. I. A. presso la Sezione Veneta del R. R.-C. I., Venezia.

Sono considerati come Campioni italiani i vincitori della « Coppa di S. M. il Re », della « Coppa di S. M. la Regina », della « Coppa dell'Avvenire », della « Coppa Principe Amedeo » e della « Coppa del Duca d'Aosta », e come tali difenderanno i colori del R. R.-C. I. vestendone la divisa. Le iscrizioni di tali equipaggi saranno fatte a cura del R. R.-C. I.

Qualora gli equipaggi designati a rappresentare l'Italia in dette gare non potessero concorrere, essi, a giudizio della Presidenza del R. R.-C. I., verranno sostituiti dai secondi, ed occorrendo anche dai terzi arrivati nelle rispettive gare. Nel caso vogatori od equipaggi risultassero Campioni d'Italia in diverse gare, deciderà la Presidenza del R. R.-C. I. se essi possano concorrere ai Campionati Europei in più di una corsa, oppure se debbano in alcune essere sostituiti dai secondi arrivati nei corrispondenti Campionati d'Italia.

Premi. — I premi consistono in *Coppe d'onore*, trasmessibili — *Challenges* — che saranno confidate, per la durata di un anno, al Presidente della Federazione vincitrice, il quale potrà, per questo tempo, e sotto la sua responsabilità, rimetterla al Presidente della Società alla quale appartiene l'equipaggio vincitore. Queste Coppe dovranno essere restituite al Segretario della Federazione Internazionale 15 giorni prima dei Campionati successivi. Per quest'anno dovranno essere rimesse, franco di porto e di dogana, al sig. ing. Augusto Bas, direttore tecnico del Molino Stucky, Venezia, pel giorno 1° agosto.

Oltre la Coppa formano il premio di Campionato una medaglia d'oro a ciascun componente l'equipaggio, ed una medaglia grande dorata commemorativa, accompagnata da un diploma, alla Società vincitrice. Ai componenti gli altri equipaggi è assegnata una medaglia di bronzo ed una medaglia grande commemorativa di bronzo alle Società cui appartengono.

Indennità di Trasferta. — Le Federazioni estere riceveranno: 1° Per ogni vogatore iscritto che abbia regolarmente compito il percorso; 2° per un solo timoniere; 3° per ogni imbarcazione ad uno o due vogatori una indennità fissa di *cent. 10*; 4° per ogni imbarcazione a quattro od otto vogatori una indennità fissa di *cent. 15* per chilometro del percorso ferroviario fra la Sede della loro Società e Venezia. La indennità di trasferta accordata supera di qualche cosa la spesa del viaggio andata e ritorno in 2ª classe, essendosi ottenute speciali riduzioni ferroviarie.

Disposizioni Regolamentari. — I Campionati Europei sono retti dal Codice della Federazione Internazionale.

Il Segretario della F. I. S. A.
Conte Carlo Vialardi di Verrone.

Società delle Regate di Trieste

XIX REGATA A PREMI

che avrà luogo (tempo permettendo) Domenica 23 agosto 1903

lungo la Riviera di Barcola (Trieste)

I. — Yole di mare a quattro vogatori di punta e timoniere, *juniores*. Premio: Oggetto d'arte. Tassa d'iscrizione: franchi 20.

II. — **Premio « Bucintoro ».** — Imbarcazioni di tipo libero a quattro vogatori di punta e timoniere, *juniores*. Premio: Oggetto d'arte offerto dalla Società Canottieri « Bucintoro » di Venezia. (Difeso dalla « Società Ginnastica » di Trieste). Tassa d'iscrizione: franchi 20.

Il premio passa in assoluta proprietà di quella Società che l'avrà vinto in tre gare consecutive.

III. — **Campionato dell'Adriatico.** — Skiffs. Premio di Campionato: Dono delle Signore triestine. (Difeso dal sig. Umberto Barbieri della « Bucintoro » di Venezia). Tassa d'iscrizione: franchi 10.

Le norme che reggono questo premio verranno rilasciate a chiunque ne facesse domanda.

IV. — Yole di mare a due vogatori di punta e timoniere. Premio: Oggetto d'arte. Tassa d'iscrizione: franchi 10.

V. — Yole di mare a quattro vogatori di punta e timoniere. Gara riservata alle società aggregate alla « Società delle Regate ». Premio: Oggetto d'arte. Tassa d'iscrizione: franchi 20.

VI. — Imbarcazioni di tipo libero a quattro vogatori di punta e timoniere. Premio: Oggetto d'arte. Tassa d'iscrizione: franchi 20.

VII. — Skiffs, *juniores*, escluso il vincitore del Campionato dell'Adriatico. Premio: Oggetto d'arte. Tassa d'iscrizione: franchi 10.

VIII. — **Premio « Unione Ginnastica ».** — Yole di mare a quattro vogatori di punta e timoniere, per canottieri che non hanno preso parte a nessuna gara pubblica o privata. Premio: Oggetto d'arte. Dono dell'« Unione Ginnastica », che diviene proprietà assoluta di quella Società che lo vince in tre gare. (Difeso dalla S. C. « Adria » Trieste). Tassa d'iscrizione: franchi 20.

IX. — Yole di mare a due vogatori di punta e timoniere, *juniores*. Premio: Oggetto d'arte. Tassa d'iscrizione: franchi 10.

X. — Yole di mare a quattro vogatori e timoniere. Premio: Oggetto d'arte. Tassa d'iscrizione: franchi 20.

XI. — Imbarcazioni di tipo libero montate alla veneziana da quattro vogatori. Premio: Oggetto d'arte. Tassa d'iscrizione: franchi 20.

DISPOSIZIONI GENERALI.

1. Le gare sono aperte a tutti i canottieri dilettanti appartenenti a Società aggregate, oppure a Società aventi sede in altre città e legalmente costituite.

2. È in facoltà della Commissione di regata di trasportare al pomeriggio del giorno stesso od al mattino del giorno seguente tutte o parte delle corse, quando circostanze imprevedute lo esigessero.

3. L'intiera regata è retta dal Regolamento di regata a remo della Società delle Regate.

4. Percorrenza per tutte le corse: metri 1500 circa in linea retta, senza giro di boa.

5. Le corse avranno principio alle ore 7,30 nell'ordine suespresso e la partenza di ogni singola corsa seguirà 15 minuti dopo la precedente.

6. La Commissione di regata potrà pretendere la modificazione di pseudonimi.

PREMI.

Oggetto d'arte per la Società, medaglia d'argento dorato per l'equipaggio, costituiscono il 1° premio. Medaglia d'argento e medaglia di bronzo per l'equipaggio, rispettivamente il 2° e il 3° premio. Ogni medaglia va accompagnata dal relativo diploma.

Ai vincitori delle gare dei canottieri *seniores* spettano le grandi medaglie.

Al Campione dell'Adriatico viene conferita soltanto medaglia d'oro.

Per due imbarcazioni in una corsa viene conferito un solo premio, per tre due, per quattro o più imbarcazioni tre premi.

Nella corsa « Campionato dell'Adriatico » viene conferito un solo premio.

INDENNITÀ DI TRASFERTA.

A quelle Società, il cui equipaggio avrà regolarmente effettuato le corse, per le quali fu inscritto, verrà corrisposta una indennità di trasferta per ogni singolo membro dell'equipaggio e per l'imbarcazione. La indennità è di **centesimi di franco 3,** per ogni chilometro. A base del calcolo servirà la minima distanza fra Trieste e la sede della Società inscritta. Ove risultasse dalle iscrizioni un importo totale di indennità superiore alla somma a ciò destinata dalla Società, questa si riserva di ridurre proporzionalmente i tassi d'indennità notiziandone immediatamente le Società iscritte: a queste resta libero di ritirare l'iscrizione.

ISCRIZIONI.

Termine per le iscrizioni: *17 agosto 1903 fino alle ore 21.*

A tenore del Regolamento di corsa (che verrà rilasciato a chiunque ne facesse richiesta) la domanda deve contenere: 1° Il nome della Società; 2° La corsa alla quale si concorre; 3° L'equipaggio; e 4° La divisa dell'equipaggio.

Ogni domanda d'iscrizione deve pervenire alla sede della « Società delle Regate » non più tardi del termine fissato ed essere accompagnata dalla tassa d'iscrizione stabilita dal presente bando. In difetto si considera la domanda come non avvenuta.

Le lettere ed equivalenti di tassa devono essere diretti affrancati alla « Società delle Regate » *Piazza Nicolò Tommaseo, N. 2, secondo piano.*

Trieste, giugno 1903.

Il Presidente della « Società delle Regate »
ERNESTO WOSTRY.

Il Segretario
CARLO MARTINOLLI.

R. Verbano Yacht-Club

Programma di Regate per l'anno 1903

Percorso 8 miglia — (Due giri del triangolo).

Entrature. — Per ogni corsa di Monotipi, eccettuata quella per la Coppa delle Signore e dei yachts della I Serie, L. 5; per la Coppa del Verbano e per i yachts da 5 tonn. L. 10. — I yachts non iscritti al « R. V. Y.-C. » pagano il doppio.

CANNOBIO (LAGO MAGGIORE)

Yachts della 1ª serie

MERCOLEDÌ, 26 AGOSTO — Ore 13.

(Yachts da 0 ad 1 tonn.).

Premio Duca degli Abruzzi. — 1° Premio: L. 100 e medaglia argento « Club della Vela » Cornigliano. — 2° Premio: L. 60 e medaglia rame « Club Nautico Genovese ».

GIOVEDÌ, 27 AGOSTO — Ore 13.

(Yachts da 0 ad 1 tonn.).

Premio Duchessa di Genova. — 1° Premio: L. 80 e medaglia vermeil « Club Nautico Vulturium »; 2° Premio: L. 50 e medaglia rame « Club Nautique » Nizza; 3° Premio: Medaglia rame « Club Nautique » Nizza.

VENERDÌ, 28 AGOSTO — Ore 13.

(Yachts da 0 a 1 tonn.).

Premio Stresa. — 1° Premio L. 100 e medaglia vermeil « Club Nautico Vulturium »; 2° Premio: L. 60 e medaglia rame « Club Nautique » Nizza 3° Premio: Medaglia rame « Club della Vela » Cornigliano.

SABATO, 29 AGOSTO — Ore 7 1/2 1ª prova, ore 13 2ª prova.

(Yachts di qualunque tonnellaggio).

Coppa del Verbano. — (Retta da speciale Regolamento).

DOMENICA, 30 AGOSTO — Ore 13.

Coppa del Verbano. — 3ª Prova (eventuale).

LUNEDÌ, 31 AGOSTO e MARTEDÌ, 1° SETTEMBRE — Ore 13.

(Yachts da 5 tonn. in su).

La Direzione si riserva la facoltà di aggiungere alle corse del presente programma due regate per yachts superiori a 5 tonnellate con due primi premi da L. 300 caduno, e medaglie agli altri. Si pregano i possibili concorrenti di dar avviso della loro intenzione di partecipare a dette Regate non più tardi del giorno 15 agosto, affinchè la Direzione possa prendere i necessari provvedimenti.

Monotipi

CANNOBIO, 2 SETTEMBRE — Ore 13.

Premio Cannobio. — 1° Premio, L. 100 — 2° Premio, L. 60 — 3° Premio, Medaglia argento « Club Nautico Genovese ».

3 SETTEMBRE — Ore 13.

Coppa Borromeo. — 1° Premio: Coppa Borromeo. — 2° Premio, Medaglia vermeil « Club Nautico Genovese ». — 3° Medaglia argento « Club Nautico Genovese ».

4 SETTEMBRE — Ore 13.

Premio Club Nautique di Nizza. — 1° Premio: L. 50 e medaglia vermeil « Club Nautique » Nizza. — 2° Premio: L. 20 e medaglia vermeil « Club Nautique » Nizza. — 3° Premio: Medaglia argento « Club Nautique » Nizza.

STRESA (Lago Maggiore).

5 SETTEMBRE. — Ore 13.

Coppa delle Signore. — 1° Premio: Coppa offerta dal Marchese Franco Dal Pozzo. (Al timone di ogni Monotipo deve esservi una Signora Socia di un Club riconosciuto. La Coppa rimarrà per un anno in possesso della Signora vincente l'unica prova. A tutte le Signore che prenderanno parte alla corsa verrà dato come ricordo un oggetto artistico).

Lancie Automobili

(Più tardi uscirà il programma particolareggiato di queste corse).

STRESA, 5 SETTEMBRE — Ore 15.

(Percorso circa m. 7200).

Corsa Cruisers (Handicap). — 1° Premio: L. 100. — 2° Premio: L. 40. — 3° Premio: Medaglia.

STRESA, 6 SETTEMBRE — Ore 15.

(Percorso 8 miglia).

Corsa Daimler. — 1° Premio: L. 120. — 2° Premio: L. 60. — 3° Premio: Medaglia.

Corsa velocità (ore 16). — 1° Premio: L. 200. — 2° Premio: L. 80. — 3° Premio: Medaglia.

Record velocità per le varie classi (ore 18). — Medaglia vermeil del « R. V. Y.-C. » con inciso il record.

Entratura L. 10 per ogni corsa, eccettuati i cruisers.

NB. Nel caso non avesse luogo la regata per yachts superiori alle 5 tonn., i premi delle Corse di lancie automobili verranno aumentati della metà. Di questo sarà dato avviso in tempo utile agli iscritti.

OSSERVAZIONI

1° Le Regate del presente Programma sono rette dal regolamento e codice di Regate « R. V. Y.-C. » e dai regolamenti speciali per le Coppe e pei Monotipi.

2° Le iscrizioni dei yachts della 1ª Classe e dei Monotipi si chiudono alle ore 12 dell'antivigilia del giorno fissato per ciascuna regata e si ricevono presso il segretario in Milano, Corso Venezia, 81, e dovranno essere accompagnate dall'ammontare delle entrature e del certificato di stazza. Le iscrizioni pei yachts da 5 tonnellate in su si chiudono col giorno 15 agosto; quella delle lancie automobili si chiudono col giorno 25 agosto. Quei yachts che fossero privi del certificato di stazza o che fossero stati modificati, dovranno trovarsi sul luogo delle regate almeno due giorni prima delle stesse, onde essere misurati. Nessun yacht che non sia misurato potrà prendere parte alle regate. Un yacht può iscriversi una volta tanto a tutte le corse del programma pagando l'ammontare delle diverse entrature. I yachts, pagando tassa doppia d'iscrizione, potranno iscriversi anche dopo la chiusura delle iscrizioni, purchè lo facciano entro la vigilia del giorno della regata. Nessuna corsa avrà luogo se non si presenteranno alla partenza almeno due concorrenti.

3° Per la misura dei yachts è adottata la nuova formola di stazza del *Yacht Club de France.*

4° — I yachts dovranno, in regata, portare cucito dalle due parti della sommità della vela un numero, che sarà fornito dalla Direzione del Club, previo deposito di L. 5, che verrà reso alla riconsegna del numero.

5° La Direzione si riserva la facoltà di apportare al presente programma tutte quelle modificazioni che le circostanze saranno per consigliare, e di variare le ore di partenza di ogni regata, dandone però avviso in tempo utile ai concorrenti.

Il Presidente del « R. V. Y.-C. »
Conte G. BORROMEO.

LUIGI CAPUCCIO, *Direttore.*

G. B. SARDI, Gerente responsabile.

Torino — Tip. ROUX e VIARENGO.

ANNO XII — 1903 Settembre NUMERO 9

RIVISTA NAUTICA

La Marina Germanica giudicata da un Ministro francese

(Continuazione e fine, vedi numero precedente).

primi anni della Marina Imperiale non passarono senza qualche difficoltà d'indole sociale. Formare gli Stati Maggiori dell'armata in un paese in cui l'esercito reclutava *ab antiquo* i giovani dell'aristocrazia militare era cosa oltremodo difficile. In Germania, non è ufficiale chi vuole. Non bastano nè studi nè manco la volontà del Principe. La milizia è un enorme *club;* ha pregiudizi di casta contro i quali insorgere è impossibile.

Bismarck forestieri non ne volle e fece bene; ma democratizzò l'armata, poichè le famiglie soldatesche della nobiltà campagnuola si sdegnavano andare al mare. Infatti i *von* nella marina sono la minoranza, o piuttosto lo sono stati sino a che l' Imperatore Guglielmo II non prese parte (e come attiva!) alla propaganda navale e marittima. Fu preceduto ciò non di meno da Moltke. Da vero stratega che considera la marina un'*arma,* come la fanteria, la cavalleria e l'artiglieria, privo di pregiudizi germanici, perchè danese, di pregiudizi di casta, perchè a mala pena di gentil sangue, Moltke distrusse la dottrina attribuita a Federico II e, cominciando coll'affidare all'armata le batterie da costa e il maneggio delle mine subacquee, tolse l'armata dalla dipendenza dell'esercito.

« La difesa delle coste — scriveva in una nota trasmessa all' Imperatore I e che fu il *la* d'una famosa concione al Reichstag — è organizzata nella previsione d'assalti eseguiti dai riparti militari trasportati per mare e sbarcati sotto la protezione delle squadre operanti. Gli ufficiali di marina sono i soli a discernere i punti deboli di codeste squadre e d'impegnare per conseguenza la lotta con modi sicuri. Soli possono discoprire la portata delle mosse e riconoscerne lo scopo reale ». Il sogno di Dufaure nel 1849, di Gambetta dopo il 1878, il sogno di tutti coloro che scrivono di marina da noi e dell' ammiraglio Bettòlo, è realtà in Germania per opera di Moltke. Kiel, Wilhelmshafen, Heligoland sono, per la difesa a terra, affidate a marinari; come nel 1860 l'Austria all' ammiraglio Bourguignon aveva affidata la difesa della Dalmazia e dell'Istria.

Nel ricordare che lo stesso Moltke si oppose allo scavo del canale tra il Baltico e il Germanico, Lockroy vi travede una ostilità alla marina. Opino il contrario perchè l'illustre maresciallo disse che quel danaro *era più utile spenderlo in navi nuove.*

Bismark — con Moltke i motivi di ruggine furono frequenti e giustificati — prese a cuore il canale ed ebbe a sclamare al Reichstag: « La possibilità d'uscire da un buco (il Baltico) renderà più vigorosa l'offensiva ». Così l'uomo di Stato, stratega più acuto del maresciallo stesso, legava all'avvenire la visione chiara della missione d'ogni marina, l'*offensiva.*

Ma a chi affidatane la preparazione? A generali dell'esercito, successivamente Stosch e Caprivi.

* * *

La nostra marina ha passato nella medesima trafila. Ora siam rimasti in pochi a ricordare le amministrazioni di Menabrea, di Cugia, di Angioletti, generali che tennero la marina come il tutore la sua pupilla e che — non osando tagliar il male alla radice — furono i veri, quantunque incoscienti, fattori della nostra umiliazione nel 1866. La marina germanica soffrì i medesimi patimenti e per le medesime cause. Pur non di meno dell'opera di Stosch e di Caprivi qualcosa rimane ed è lodevolissima; nell'armata germanica il primo trasfuse uno spirito militare che non è lo spirito marino, ma un coefficiente fortissimo di spirito navale.

Il secondo scoprì Tirpitz, ufficiale eletto, e affidò a Schwarzkopf la fabbricazione di siluri nazionali, mentre (conseguenza diretta e buona del criterio falso che il compito dell'armata è difensivo) creava *la torpediniera d'alto mare* bandendo un concorso nel quale Schichau riuscì vincitore. Lockroy giudica colle parole seguenti l'opera di Caprivi: « Monsieur de Caprivi ne voulut pas seulement s'occuper de la défense mobile. Il s'inquiéta en même temps de la défense fixe. Conformément au principe posé par monsieur de Moltke, il réclama pour son département les batteries de l'Elbe et du Wéser; afin que cette mesure, qui assurait à l'élément naval la suprématie sur le côtes, devint irrévocable et définitive, il créa des compagnies de matelots cannoniers, spécialement affectés aux ouvrages de terre. Des mesures, plus sérieuses peut-être, marquèrent son passage aux affaires. Il régla avec une précision admirable, et une entente merveilleuse des besoins du service, tous les détails de la mobilisation, c'est-à-dire de l'opération plus compliquée et aussi la plus importante du début de la guerre. Cette grande œuvre subsiste encore; au moins dans ses lignes principales, et l'on sait que l'Allemagne est une des nations de l'Europe qui peuvent le plus rapidement et avec le plus d'ordre procéder à l'armement de leur forces de mer ».

* * *

Guglielmo II, che gl'inglesi (non senza dispetto) chiamano *Jack of all trades*, è un esuberante nell'espressione, ma un freddo calcolatore nella sostanza. Non è più un prussiano come il nonno, tanto efficacemente ritratto da Bismark nelle sue *Reminiscenze;* dall'altro nonno (Alberto di Sassonia-Coburgo) ha ereditato una larghezza di vedute che lo rendono oggi il più notevole sovrano d'Europa. L'assunzione al soglio segnò una rivoluzione nella marina germanica cui diede, anzitutto, per capo un ammiraglio, il conte di Monts. Inoltre furono creati due organi importantissimi: lo Stato Maggiore generale, incaricato della preparazione alla guerra, autonomo dal Ministero

propriamente detto, e il *Gabinetto navale*, occupato a trasmettere all'armata gli ordini del suo capo supremo (non a chiacchiere, ma in fatto) che è S. M. l'Imperatore. Se è vero (è controverso oggi) che Luigi XIV dicesse: « l'Etat c'est moi », è fuor di dubbio che in Germania la *marina è l'Imperatore*, e ciò a norma di regola costituzionale, non per via di colpo di Stato. Il Ministro della marina, oggi Tirpitz, succeduto a Hollmann, che pigliò il posto di Monts morto prestissimo, è l'interprete presso il Reichstag della volontà del sovrano e della *politica navale* di lui. Tutto ciò che l'Imperatore ha voluto, vuole e vorrà, non è immediatamente attuato. Chiunque ha qualche dimestichezza con la cronaca politica sa che il Reichstag ha più d'una volta ricalcitrato; e i disegni, carezzati dall'Imperatore e dal Ministro presentati, hanno incontrato la imbiancatura dell'Assemblea. Ma allora l'Imperatore eseguisce una manovra accerchiante e commuove, da par suo, la pubblica opinione.

Essa ha in Germania una disciplina ignota ai paesi cisalpini e cisrenani. Ed evoca i più alti e poderosi interessi marittimi del continente. Tra le grandi savie cose condotte a termine da Bismarck v'è stato il riconoscimento dell'autonomia ad Amburgo. Tra le grandi gesta della nazione alemanna c'è stata la costruzione delle sue vie fluviali e lo sviluppo dell'industria. Immenso merito dello Stato, il non impedire che gli sforzi individuali si manifestassero per il conseguimento della ricchezza. La Germania è diventata la nazione esportatrice per eccellenza: dovette per conseguenza diventare eziandio marittima. L'Imperatore e l'ammiraglio Tirpitz ebbero dunque facile giuoco per ottenere lo sviluppo navale che il Reichstag ha finito per accordare.

Sembrami che Lockroy, giusto ammiratore di S. M. Guglielmo II e dell'ammiraglio Von Tirpitz, abbia trascurato di lodare secondo equità il popolo alemanno. Esso ha tradotto in atto il pensiero del Grande Elettore. Ne veggo una prova lampante nel maraviglioso successo della *Flotten Verein*. Per darne un'idea, citerò un fatto accaduto qui a Firenze. Due anni or sono nella circostanza dell'anniversario di non so qual evento nazionale, la colonia tedesca riunitasi a banchetto, lo ha chiuso col sottoscrivere in massa alla Lega Navale Germanica.

L'Imperatore ha dunque trovato terreno opportuno per lavorare in pro' della marina; ma è giusto il rammentare che ha dato prova d'una scaltrezza sorprendente nel profittare di qualsiasi caso per martellare nella cervice del suo popolo la indispensabilità d'una possente armata per difesa di interessi presenti, ma più ancora per quelli avvenire.

Lockroy tratta cotesto argomento da maestro quando narra le fasi della tenzone fra Parlamento e Principe coadiuvato da Tirpitz. Vale la pena d'imbreviar le sue pagine.

Hollmann pel primo presentò al Parlamento il disegno di costruzioni nuove, motivato sullo sviluppo contemporaneo dell'armata britannica. Il Reichstag, ancora imbevuto delle idee di Caprivi, resistè a tutto e imbiancò la proposta. Malgrado l'intervento accerchiante dell'Imperatore, Hollmann non seppe che strappare al Parlamento la licenza di costruire otto unità di linea in sette anni. Scoraggiato si dimise.

Come ho già detto, Von Tirpitz ne prese il posto. Parlamentare nato, portò un programma nuovo, più vistoso di quello d'Hollmann e, facendo agire contemporaneamente la stampa, catechizzò gli elettori. Questa tattica non è mai stata intesa dai ministri della marina di S. M. il Re d'Italia, che non vogliono comprendere che il deputato teme più il cipiglio dell'elettore che del ministro. Il ministero è facile buttarlo a mare, ma affezionarsi gli elettori è molto più scabroso.

Il Centro (contro il quale lavoravano gli scrittori di Tirpitz), venne a composizione: e il Reichstag votò la costruzione di 19 unità di battaglia, 8 guardacoste, 12 incrociatori e l'ultimazione di 7 navi di linee e 2 incrociatori. Tirpitz venne compensato colla nomina a Ministro di Stato, il che gli dà diritto di veder S. M. senza bisogno di chiedere udienza e senza che i suoi colleghi siano presenti.

Il programma navale raggiunto così non era nella mente dell'Imperatore altro fuorchè il rimedio all'accidia passata. Ora occorreva formulare il vero programma, in virtù del quale la Germania fosse ugualmente formidabile in mare che in terra.

La preparazione della pubblica opinione fu merito precipuo dell'Imperatore. Scoppiò la guerra ispano-americana? Vedete, commentò S. M., cosa succede a chi manca di navi e di buona preparazione? Accadde l'incidente di Fascioda? Ecco, commentò S. M., cosa può accadere a noi, postochè vi è una nazione aggressiva ed è l'Inghilterra! E la complicazione per le Samoa?

« Mais les articles de journaux, les brochures ne suffisaient pas. On organisa alors, sous le patronage de l'Empereur, cet instrument admirable de propagande qui s'appelle la *Ligue Navale*. On envoya des officiers prêcher la bonne parole jusque dans les petites villes de province: on promena un musée de marine à travers les pays; l'Empereur lui-même, usant pour la première fois officiellement de ses talents de peintre, fit accrocher dans les couloirs du Reichstag des tableaux faits de sa main, où figuraient, les unes à coté des autres, les silhouettes de tous les vaisseaux de l'Europe. Il espérait montrer ainsi et faire éclater à tous les yeux l'infériorité de la flotte allemande comparée aux flottes voisines. Par touts les moyens on prépara le grand coup parlamentaire que depuis longtemps on méditait ».

Qui sarebbe il luogo di studiare attentamente se la Lega Navale, *Flotten Verein*, è creazione dell'Imperatore o spontanea manifestazione di coscienza nazionale. Propendo per quest'ultimo aspetto; pure ammettendo che il Principe, sentendosi spalleggiato, abbia audacemente operato in pro' della *causa*, la quale in fondo è quella dell'industria, del commercio, del lavoro e dei lavoratori di città, opposti negl'interessi ai lavoratori del contado e dei *junkers* agrari.

La costoro opposizione fu violenta e quando il 28 ottobre 1899, l'ammiraglio Von Tirpitz, vero Roon marittimo, propose il raddoppiamento del programma navale, fu ostilmente accolto, nonostante il Cancelliere lo appoggiasse calorosamente. Il naufragio era imminente.

* * *

L'antagonismo tra la marina e l'esercito è uno dei lasciti di quel doloroso periodo dell'arte e della storia del mare che fu il *veliero*, in cui il *mestiere* preponderò chiudendo gli uomini di mare nella cerchia ristretta di una professione che essi studiavansi avvolgere nel mistero per raccogliere il vantaggio che il monopolio sembra procurare. Codesto antagonismo perdurò ancora quando la macchina a vapore ridonò alla nave l'autonomia con cui dà al *coefficiente tempo* un valore determinabile con molta approssimazione.

I migliori ingegni militari avevano già cominciato a reagire qua e là. È vanto nostro che tra i più solleciti a combattere codesto antagonismo vi fosse il generale Agostino Ricci, ita-

liano, da noi poco — ahimè! — ascoltato. In Germania, eccitati, secondo Lockroy, dall'Imperatore, quattro scrittori militari appartenenti all'esercito, cioè il Von der Goltz, il Verdy du Vernois, il Janson ed il Boguslawsky parteggiarono per lo sviluppo navale portando argomenti decisivi e resi anche più concludenti dall'autorità del nome, del grado, della professione e della rinomanza.

Mai più vigorose e disciplinate milizie fresche giungevano in buon punto per decidere della giornata allorquando nel calore della lotta, che ricorda i più aspri conflitti tra Bismark e il Parlamento prussiano intorno ai bilanci militari alla cui ricchezza la Germania è debitrice della sua cementata unità, intervenne un fatto di cronaca che diede all'Imperatore ed alla *causa* la vittoria.

La crociera inglese nell'Africa Australe commise la imprudenza di catturare due piroscafi germanici, il *Bundsrath* e l'*Herzog*, sospetti di contenere contrabbando di guerra. È umano che la passione persuada più che il raziocinio convinca.

I sordi alle ragioni dei partiti e dei tecnici diedero ascolto al sentimento dell'amor proprio offeso. E il disegno di Von Tirpitz, messo ai voti, passò.

⁂

Così il povero ammiraglio Fincati ebbe ragione. La creazione della marina germanica fu il natural frutto di raziocini concatenati. Essa nacque a scopo di difesa della costa e degli estuari, mentre ivi si ergevano cantieri ed officine; si sviluppò in incrociatori (*le navi politiche* di Bismark) appena il commercio d' esportazione venne iniziato. Crebbe di pari passo cogl'interessi marittimi, e non appena questi furono minacciati da una nazione rivale, l'armata fu condotta a quel grado di sviluppo per qualità e quantità di navi da assicurare agli interessi stessi la incolumità. Nulla è stato concesso al sogno, tutto segnato sulla veritiera falsariga della realtà.

Quattro squadre di 8 navi di linea, più due altre unità riservate a due ammiragli comandanti in capo: totale 34 unità di linea della durata di 25 anni: 8 grandi incrociatori da annettersi alle quattro squadre; 24 incrociatori più piccoli per i mari lontani (la durata degl'incrociatori limitata a 20 anni), costituiscono i corpi d'armata la cui riserva è formata da 4 unità di linea, 3 grandi incrociatori e 4 piccoli. V'è dunque un insieme di 66 navi nuove da costruire, che andranno in aumento di un naviglio esistente che è già ragguardevole.

Lockroy che analizza il programma, colpito dal numero delle navi di linea, animate da 18 nodi, robustamente corazzate a 25 cm. al massimo ed irte di cannoni protetti, opina che la strategia della Germania sarà volta all'offesa. V'è luogo di credere che come il nemico presunto di Moltke fu la Francia, quello di Tirpitz sia l'Inghilterra. Von der Goltz ha studiato il problema dello sbarco tedesco sulla costa inglese e ne affida — teoricamente — la risoluzione ad un ammiraglio intraprendente: la strada è corta.

Sistemi tattici? Nulla ne trapela. Al contrario dell'Inghilterra che alle sue grandi manovre accorda la massima pubblicità, la Germania si mantiene riservata; ma siccome costruisce torpediniere di 300 tonnellate e rilega alla difesa ravvicinata le minori, è lecito supporre che adopererà in squadra codesti suoi nuovi bastimenti leggeri.

⁂

Audacia nel concepire, circospezione nell'eseguire, sembrano le caratteristiche della Germania navale. Così, in fatto d'architettura, la nave di linea germanica è un composto di fattezze inglesi e francesi. Così, in fatto di caldaie, ha sempre la metà dei generatori acquitubolari e l'altra cilindrici a ritorno di fiamma. Le altissime velocità non l'hanno sedotta. Ha invece molto accuratamente studiato il *capitale uomo*.

« L'attachement au devoir sera toujours plus fort que tout ce qu'inventeront l'industrie et la science. Il n'est pas de machine capable de faire capituler le cœur humain. A ce point de vue les institutions de l'Allemagne sont admirables. Avant d'envoyer les jeunes ingénieurs aux chantiers, les recrues à bord, les cadets à l'école, elle les enferme dans une caserne où on leur apprend le sens de ces deux mots qui résumeront toute leur vie: la Patrie, l'Empereur. Ce n'est que lorsqu'ils sont pénétrés de la grandeur de leur tâche qu'on leur ouvre enfin les portes et qu'on leur permet le contact du monde extérieur. *L'accession à tous les grades* (e questo lo scrivo in corsivo per edificazione di quanti hanno plaudito alla nostra recente legge d'avanzamento che non mi piace perchè antiscientifica) *ne doit avoir lieu qu'à l'ancienneté: on écarte ainsi tous les sujets de rivalité ou de jalousie qui, à de certaines heures, peuvent distraire l'homme de ses obligations avec l'armée* ». Quanto questo metodo potrebbe aver di dannoso è corretto da una misura generale fomentatrice di fratellanza. « Cependant le droit d'arriver à une situation supérieure ne suffit pas pour l'obtenir : il faut encore le consentement des camarades, de tous ceux qui portent l'épée ou qui servent, à un titre quelconque sous le drapeau. *Chaque promotion donne lieu à un vote;* les indignes et les incapables sont exclus. Et l'estime qui unit ceux qui ont victorieusement subi l'épreuve assure la solidariété du champ de bataille ».

Aggiungo che gli scartati dall'opinione pubblica (il voto dei compagni è *motivato*) sono immediatamente ammessi alla lista dei pensionati, proporzionatamente al tempo che hanno servito; il che è equo: e senza cercare che età abbiano, il che è onesto.

Il favoritismo, per conseguenza, è scartato, anche se scendesse dall'Imperatore, il quale, tuttochè comandante supremo dell'armata, non può imporre un ufficiale che dai suoi colleghi non sia accettato come degno compagno.

L'armata è un *club;* ma che è passato dalla caserma e ha prestato servizio in un reggimento di fanteria per acquistarvi la *solidità soldatesca*.

Così al tempo della grandezza spagnuola, delle famose fanterie disciplinate da Gonzalvo di Cordova, detto il Gran Capitano, uscivano quei miracoli d'energia morale per cui l'opera di Colombo fu fruttifera: Alfonso de Ojeda, Vasco Nunez de Balboa, Ponce de Leon, i Pizarro, *conquistadores* e, non indegno di loro, Miguel Cervantes, il poeta.

JACK LA BOLINA.

NUOVE LOTTE

(Il pericolo Anglo-Russo)

GIÀ la nostra *Rivista* ebbe, in un precedente fascicolo, a segnalare il pericolo russo. Pericolo, come suol dirsi, dal punto di vista dell'armatore che, viceversa, non fa poi nulla per prevenirlo.

Ma oramai non pare che vi sia più alcun dubbio, perchè fra qualche mese la « Flotta Volontaria Russa », se gli avvenimenti dell'Estremo e del Vicino Oriente glielo permetteranno, verrà a stabilire una nuova base d'operazione a Napoli, coi piroscafi *Smolensk*, *Peterburg* e *Orel*, ben noti ai nostri lettori.

L'enorme movimento di emigrazione dall'Europa verso gli Stati Uniti ha suggerito l'iniziativa della Flotta Volontaria Russa, come già quella della « Dominion Line », allo stesso modo che ora sveglia le cupidigie della Società « Cunard » e della « White Star Line » (1).

Durante l'anno *fiscale*, testè chiuso al 30 giugno, circa 900.000 persone sbarcarono agli Stati Uniti, provenienti in massima parte dalla Russia meridionale, dall'Austria-Ungheria e dall'Italia. L'Italia soprattutto ha il primato, nell'importazione di « lavoro bianco » negli Stati Uniti, e checchè possano pensarne i sociologhi, sono 250.000 persone, circa, che partono dai nostri lidi, per l'affascinante El-Dorado, e che pagano in contanti qualche cosa, come 35 a 40 milioni di noli, ogni anno, al primo piroscafo che loro offra il passaggio all'altra riva, sia desso italiano o straniero.

Se a questa ragguardevole somma, si aggiunga il nolo pagato dagli emigranti delle altre regioni ripuarie, sarà facile constatare come il solo Mediterraneo rappresenti attualmente un cespite di un centinaio di milioni all'anno, tale da spiegare l'invasione del naviglio speciale inglese, il quale trovasi intanto quasi scacciato dai porti settentrionali, pel solo fatto che il centro di gravità delle masse migratorie si è trasferito nel Mediterraneo.

Noi non abbiamo molta fiducia nel successo finanziario della Flotta Volontaria Russa; l'abbiamo invece in quello delle Società tedesche e inglesi, quando vengono con piroscafi, quali *Belgravia* e *Carpathia*.

Il segreto consiste nel sapere adattare il tipo del piroscafo al traffico che si vuole esercitare. Vero è bensì che il *Carpathia* avrà sul *Belgravia* il vantaggio della velocità, ma il carattere del trasporto economico sarà identico.

Evidentemente la lotta si conduce in altro campo, che non è soltanto quello del capitale.

È il colpo d'occhio della situazione, è l'iniziativa del genio, è il sapiente adattamento dei mezzi al fine che sono arra di successo.

Tutto il resto, il prezzo di costo del materiale, quello del carbone, la stessa differenza dell'interesse del denaro sono questioni di secondaria importanza e di facile soluzione quando l'organizzazione è perfetta.

E questa implica sanità d'iniziativa, direzione omogenea e illuminata, obiettività d'intenti. Quando noi avremo, con lo studio e con l'osservazione accumulato queste caratteristiche indispensabili ad opere sì grandi, allora potremo lottare ad armi eguali, anche senza la tradizionale spinta, materiale e morale del Governo.

Per ora dobbiamo, ahimè, rassegnarci a subire il giogo e l'invasione degli stranieri, perchè nulla sappiamo opporre ai loro attacchi. Tutt'al più, quando ad ogni loro iniziativa, che ci fa sentire il dolore di non averli prevenuti, rialzeremo il capo per minacciarli con lo sguardo dell'invidia e del cordoglio, non per prontamente imitarli, potremo con mal celata malinconia esclamare: *Sapevamcelo*, per tornare inerti spettatori della loro secolare opera di sfruttamento.

A. C.

(1) Infatti queste due Società hanno ufficialmente annunziato che inaugureranno quanto prima due linee regolari fra i porti del Mediterraneo da una parte, e quelli di New-York e Boston dall'altra; ma non in comune o in sociale, ma in aperta lotta. Fra i vapori della « Cunard Line » si cita il *Carpathia*, che è nuovissimo e che è uno dei meglio riusciti tipi « intermedi ».

YACHTING LIGURE

Regate di Sturla - Cornigliano - Arenzano - Savona

STURLA, 23 luglio. — La seconda giornata di gare bandite dal « Club Nautico Genovese » non fu così propizia all'emozione nautica come la prima.

Una leggerissima brezza da sud-est ha spirato per tutto il tempo delle corse, e sul finire di esse accennava a cadere per rafforzarsi appena erano terminate.

Al traguardo noto il presidente marchese Ippolito Cattaneo-Belforte, il marchese Giannino Raggi, il marchese Stefanino Cattaneo Adorno, il conte Filippo D'Albertis, il cap. Checco Lavarello, il sig. Carletto Bevilacqua, ecc.

Diverse eleganti signore assistono dall'ala sinistra dello stabilimento Sturla, ove si trova la Giuria, allo svolgersi delle regate noto fra esse la signora Coltelletti Peggy e le signorine Bocciardo.

Gara Sturla. — Yachts della prima serie. — Bel gruppo di partenza con *Fram* ex *Azio V* in testa. Questo yacht del sig. Gottardo Lavarello, è guidato dal sig. Edoardo Pasteur; seguono *Dai-Dai III* del sig. Zizi Sbertoli che ne è lo skipper; *Linotte* guidato dal suo proprietario sig. Rinaldo Ravano; *Zazà* che ha anch'esso il suo proprietario sig. Emanuele Ghigliotti

al timone; *Mai* del sig. E. Giunio, guidato dal sig. Giuseppe Villa, e *Fulgor* del sig. G. Ratto guidato dai fr.lli Sebiante. *Fram* distanzia notevolmente gli avversari che vengono in quest'ordine: *Dai-Dai III*, *Fulgor*, *Zazà*, *Linotte*. Nel bordeggio quest'ultimo prende vantaggio e si piazza al 2° posto che mantiene per tutta la corsa, lasciando il terzo a *Fulgor*, il 4° a *Zazà*; *Dai-Dai III* all'ultimo giro non taglia il traguardo. Percorso 9 miglia.

Fram	2° 27' 45"	1°	premio
Linotte	2° 33' 29"	2°	»
Fulgor	2° 40' 12"	3°	»
Zazà	2° 44' 02"	4°	»

Dai-Dai III che venne ugualmente puntato, avrebbe impiegato 2° 46' 57". *Mai* impiegò 2° 57' 27".

Gara « Club Nautico Genovese ». — Yachts per la 2ª e 3ª serie riunite. — Corrono *Melisenda* 5 tonn. del sig. Mario Dall'Orso, skipper sig. Ettore Bocciardo; *Sander*, tonn. 2,50, del cav. A. Dario Centurini, che ha per equipaggio i due fratelli march. Emilio e Giuseppe Reggio oltre un marinaio; *Endrick*, tonn. 2,50, skipper il suo proprietario marchese Paolo Pallavicino; *Linton II*, tonn. 2,50, guidato anch'esso dal suo proprietario sig. Arturo Mosconi.

Melisenda partito in testa, si prende una brillante rivincita della sconfitta del 19. *Endrick* si piazza eccellente 2°, mentre *Sander* non ha la sua solita rapidità sotto la fievole brezza e compie terzo il primo giro, ma al secondo vien sorpassato da *Linton*. Percorso 9 miglia.

	tempo vero	tempo comp.		
Melisenda	1° 59' 33"	1° 59' 33"	1°	premio
Endrick	2° 14' 02"	2° 08' 14"	2°	»
Linton II	2° 19' 04"	2° 13' 16"	3°	»
Sander	2° 24' 50"	2° 19' 02"		

Gara « Riviera Yacht-Club ». — Yachts da 5 tonn. in più. — Corrono *Magdalen* 23 tonn. del cav. U. Ubaldo Tonietti, *Spring* 20 tonn. del sig. Luigi Oneto, *Sally* 10 tonn. del cav. Garibaldi Coltelletti. Tutti e tre sono guidati dai loro rispettivi proprietari. *Sally* fa una magnifica partenza, mentre *Magdalen* sopravvento passa contemporaneamente a *Spring*. *Sally* per un po' di percorso mantiene la testa e dopo viene sorpassato da *Magdalen* ed infine da *Spring*, lasciando però la speranza che possa restare nel compenso relativamente a quest'ultimo. Solo all'ultimo giro si vede che il yacht del cav. Garibaldi Coltelletti arriverà terzo in tempo compensato. La corsa di *Magdalen* è stata, con tempo così leggero, veramente notevole.

Percorso 12 miglia tre giri del triangolo grande.

	tempo vero	tempo comp.		
Magdalen	2° 32' 34"	2° 32' 34"	1°	premio
Spring	2° 40' 41"	2° 39' 35"	2°	»
Sally	2° 48' 23"	2° 41' 25"	3°	»

Le regate del « Club Nautico Genovese » riuscirono ordinatissime ed è da augurarsi che la sua azione sportiva non termini qui, organizzando almeno una riunione autunnale.

Cornigliano Ligure, 26 luglio. — Il « Club della Vela » ebbe per la prima giornata delle sue gare pubbliche, una bella brezza da S. E. mare mosso e cielo coperto. Numerose ed eleganti signore popolano il terrazzo del châlet sociale. Noto le signore Coltelletti Peggy, Cassanello Prassede, Cassanello Lavarello, Mascin e signora, Moro e signorina, Accame Dufour, Croce Dufour, Vernazza, signorine Bocciardo e Riri Pasteur.

Al traguardo si trovano il cav. F. Brocchi, i sig.ri Nino Malerba, Luigi Vernazza, G. Gambaro, Angiolo Dufour, Gerolamo Villa, Carlotto rappresentante il « Club Nautico Foce » Simone Fava rappresentante il « Circolo Nautico Vulturium ». Poco prima della partenza si vedono da ponente e da levante delle barche che fanno rotta per la boa di traguardo, ma che non possono giungere a tempo: la Commissione di regata, dispone perciò di protrarre la partenza di 15 minuti.

Gara Liguria. — Yachts della 1ª serie. — Corrono *Fram* ex *Azio V* guidato dal suo proprietario sig. Gottardo Lavarello in unione al sig. Edoardo Pasteur; *Dai-Dai III* che ha al timone il suo proprietario signor Zizi Sbertoli; *Linotte* del sig. Rinaldo Ravano che ne è lo skipper; *Nameless* del senatore conte Rossi Martini, skipper il sig. L. A. Lunaro; *Vanessa* del sig. Carlo Dufour che ha per equipaggio i signori R. Gaggino ed E. Garello; *Fulgor* del sig. G. Ratto. Non partono *Ginchi*; *Mai* del sig. Eydard Giunio e *Zazà* del signor E. Ghigliotti.

La partenza avviene slegata, perchè alcuni concorrenti come *Linotte*, *Nameless* non sono pronti. *Fram* parte magnifico primo; seguono *Dai-Dai III* e *Fulgor*. Avviene un *luffing-match* fra i primi due, del quale profitta *Nameless*; che, nel lato di bolina virando sottovento con perfetta cognizione del gioco del vento, va di bordata sulla boa di levante che doppia per il primo compiendo il 1° giro con quasi due minuti di precedenza su *Dai-Dai III* e tre su *Fram*. La gara diventa oltremodo emozionante fra questi tre yachts. *Fram* varia criterio di rotta, e virando più alla costa si avvicina a piccole bordate alla boa, mentre gli altri più al largo lottano accanitamente riuscendo però a tenersi al vento. Ma *Fram* quando passa di poppa ai due concorrenti prolunga la bordata e quando vira passa sopravvento prendendo la testa di corsa che non lascia più. Percorso 9 miglia.

Fram	2° 48' 55"	1°	premio
Dai-Dai III	2° 51' 16"	2°	»
Nameless	2° 52' 57"	3°	»
Ginchi	2° 55' 47"		

quest'ultimo avendo investito una boa non ha diritto al 4° premio. *Linotte*, *Fulgor*, *Vanessa* abbandonano.

Gara Vanessa. — Yachts della 2ª serie. — Si presentano tre soli concorrenti e cioè *Luigina* del sig. Fossati, *Linton II* ed *Helyette* ex *Minia*, il quale ultimo correndo senza numero non viene calcolato propriamente in corsa.

Il yacht del sig. Arturo Mosconi, *Linton II* interzarolato, prende la testa di corsa e con encomiabile equilibrio di manovre, dato il tempo relativamente forte per esso, riesce a mantenerla brillantemente per tutto il percorso.

Percorso 9 miglia.

Linton II	2° 41' 47"	1°	premio
Luigina	2° 46' 47"	2°	»

Helyette ex *Minia* del sig. Parodi, ha fatto il percorso con la sua vecchia vela, senza usare fiocco pallone nè spinnaker, e naturalmente restò distanziato, facendo però un percorso rapido. La Giuria pur non calcolandolo in corsa, gli assegnò a titolo d'incoraggiamento una medaglia di bronzo.

Gara Fenella. — Yachts da più di 2,50 a 10 tonn. — Si presentano *Sally* 10 tonn. del cav. Garibaldi Coltelletti che funziona da skipper; *Melisenda* 5 tonn., del sig. Mario Dall'Orso, guidato dal sig. Ettore Bocciardo; *Eros* tonn. 5 del sig. G. B. Mongiardino. *Sally* fa una partenza matematica e con tutte le vele al vento prende la testa di corsa seguito da

Melisenda che corre con la freccia triangolare, e da *Eros* che corre con la sola randa. La corsa è seguita attentamente, ma le previsioni sono ottimiste per *Sally*, il quale distanzia il suo temibile concorrente *Melisenda* che è sempre guidato egregiamente, in modo da assicurarsi una precedenza superiore al compenso che deve rendere.

Percorso 3 giri del triangolo grande 12 miglia.

	tempo vero	tempo comp.	
Sally	2° 47' 54"	2° 47' 54"	1° premio
Melisenda	2° 59' 36"	2° 53' 49"	2° »

Eros dopo il 1° giro abbandona.

Alla *Gara Cornigliano* per imbarcazioni a vela tipo gozzo o canotto, concorrono 11 concorrenti, e cioè *Vulturium* del sig. L. Magnano; *Miriam* del sig. Oderigo; *Vivi* del sig. Camogli; *Glin Glin* del sig. G. B. Baglietto; *Febo* del sig. P. Baglietto; *Giovannina* del sig. Cerruti; *Ry* del sig. L. D'Acqui; *Ferruccio* del sig. Bonsignore e *Gino*, *Luigia*, *Livia*, dei quali ignoro i proprietari.

Luigia, rovesciatasi prima di partire, non prende parte alla corsa e durante il percorso si ritirano *Miriam*, *Gino*, *Ferruccio*, *Livia*.

Percorso sei miglia, due giri del triangolo piccolo.

	tempo comp.	
Vulturium	3° 14' 07"	1° premio
Glin Glin	3° 21' 48"	2° »
Giovannina	3° 28' 48"	3° »
Febo	3° 35' 16"	4° »
Ry	3° 39' 27"	5° »

Arenzano, 9 agosto. — A queste gare, pure corse sotto la Direzione del « Club della Vela », non poterono partecipare i cinque yachts che rappresentano forse i nostri più importanti campioni liguri, e che si trovavano alle regate di Livorno. Intendo dire *Sally*, *Melisenda*, *Sander*, *Endrick*, *Azio V*.

La riunione riuscì però interessante e forse più numerosa, essendo largo il numero dei yachts che, mancando i campioni suindicati, potevano sperare in qualche premio. Le innumerevoli vele che incrociavano davanti la ridente spiaggia di Arenzano, presentavano un magnifico colpo d'occhio.

Un folto pubblico assisteva alle regate le quali non furono però favorite dalla brezza. Il mare calmissimo e spira appena un fiato da mezzogiorno che permette ai concorrenti di fare il percorso.

Gara Monotipi. — *Linotte*, guidato dal sig. Badaracco, fa una corsa brillante guadagnando la Coppa donata dalla signora Lina Simonetta.

Percorso 9 miglia.

Linotte	4° 10' 52"	1° premio
Vanessa	4° 16' 35"	2° »
Nameless	4° 19' 32"	3° »

Seguono distanziati *Elena* del march. Ippolito Cattaneo Belforte, e *Fearles* del sig Dodero.

Gara Città di Arenzano. — Yachts della 1ª serie. — Corrono *Dai-Dai III* del sig. Zizi Sbertoli, *Fulgor* del sig. G. Ratto, *Helen* del sig. Zerollo, *Gemma*, *Kaleb* dei sigg. Dagnino e Masnata, *France* del sig. S. Nino Malerba, *Zazà* del sig. Ghigliotti, *Mai* del sig. Giunio.

Fulgor corre con la sua nuova velatura e pare che la bonaccia gli porti uno speciale favore, perchè prende una eccezionale precedenza sui suoi concorrenti, terminando il percorso con 48' di vantaggio su *Dai-Dai III* 2°. Il primo premio consiste nella Coppa offerta dal Municipio di Arenzano.

Percorso 9 miglia.

Fulgor	3° 30' 12"	1° premio
Dai-Dai III	4° 18' 35"	2° »
Helen	4° 25' 33"	3° »

Seguono *Gemma* in 4° 28' 31" e *Kaleb* in 4° 35' 00". Abbandonano *Zazà*, *France*, *Mai*.

Gara Opere Pie. — Yachts da 1 a 5 tonnellate. — 1° premio, Coppa offerta dal senatore Figoli conte de Geneys, 2° premio oggetto d'arte offerto dal « Club della Vela », 3° medaglia d'argento.

Corrono *Eros* 5 tonn., *Luigina* tonn. 2,50, *Jole* ex *Otomie*, *Enrichetta*, *Nila*, ecc. *Eros* prende subito un forte vantaggio, e compie il percorso oltre mezz'ora prima di *Jole*. Ecco i tempi. Percorso 9 miglia.

Eros	3° 16' 38"	1° premio
Jole	3° 49' 19"	2° »
Luigina	3° 51' 59"	3° »

Seguono *Enrichetta* e *Nila*.

Gara Liguria. — Alla serie speciale per imbarcazioni tipo canotto o gozzo, sono inscritti 16 concorrenti. Come sempre il gruppo dei partenti è di un effetto pittoresco pieno di seduzione. Percorso due giri del triangolo, 6 miglia circa.

Ecco l'ordine d'arrivo.

Glin Glin	2° 31' 06"	1° premio
Miriam	2° 41' 39"	2° »
Vulturium	2° 43' 11"	3° »
Teresa	2° 44' 08"	4° »
Giovannina	2° 59' 05"	5° »

Vengono poi *Gino*, *Ry*, *Febo*, *Luigia*, *Nereide*, gli altri abbandonano.

Savona, 15 agosto. — Il « Club della Vela », quest'anno ha dato prova di una speciale attività sportiva ed accolse l'invito del Comitato della città di Savona di dirigere le regate a vela che si sarebbero svolte sotto il patronato dello stesso Club. Il Comitato era composto dei signori: on. Pessano avv. Enrico; cav. uff. Brignoni avv. Gius., sindaco di Savona; comm. Bigliati ing. Baldovino; tenente di vascello Conz; march. Gius. cav. Staglieno, comandante del porto; signor avv. G. Buscaglia; prof. S. Cattelani; signori Antonio Frugoni, Parodi-Delfino ing. Leopoldo; Piaggio Giuseppe, Seitz H., Zunini dott. Ignazio. Le regate, in seguito a ritardi nel mettere le boe, vengono rimandate di un'ora.

Coppa Stabilimento Wanda, prima prova. — Yachts della Serie 1ª. — Corrono: *Fram* ex *Azio V*, *Dai-Dai III*, *Linotte*, *Nameless*, *Fulgor*, *Ginchi*.

Su *Fram* imbarca il suo proprietario sig. Gottardo Lavarello, su *Dai-Dai III* il signor Edoardo Pasteur, su *Linotte* il signor Arturo Ravano, su *Nameless* il signor L. A. Lunaro, su *Fulgor* i fratelli Sebiante, ecc. La partenza avviene in pittoresco gruppo. Compiuto il primo giro con una rapidità eccezionale, si nota da tutti che il triangolo deve essere assai più piccolo della misura indicata dal programma e questo spiega il breve tempo impiegato dai concorrenti a fare il percorso. La brezza abbastanza viva che spira da ponente e gira adagio adagio a mezzogiorno contribuisce a dare una bella animazione, ed è un vero peccato che lo sbaglio dei triangoli tolga il valore dei confronti.

Zazà partito in testa, scade sotto vento, mentre *Dai-Dai III* seguito subito da *Fram* doppia primo la boa di ponente, terzo passa *Linotte*, ed a *Zazà* resta il quarto posto.

La lotta fra i primi due, è veramente accanita, ma *Dai-*

Dai III ha la prevalenza; *Linotte* all'ultimo giro guadagna un poco ed arriva buon terzo.

Percorso 9 miglia (nominali):

	tempo vero	
Dai-Dai III	2° 10' 44"	1° premio
Fram	2° 11' 53"	2° »
Linotte	2° 14' 00"	3° »
Zazà	2° 16' 22"	4° »

Seguono *Fulgor* in ore 2° 20' 49" e *Ginchi* in ore 2° 22' 10". *Nameless* appena arriva presso la seconda boa, fa avaria ed è costretto ad abbandonare.

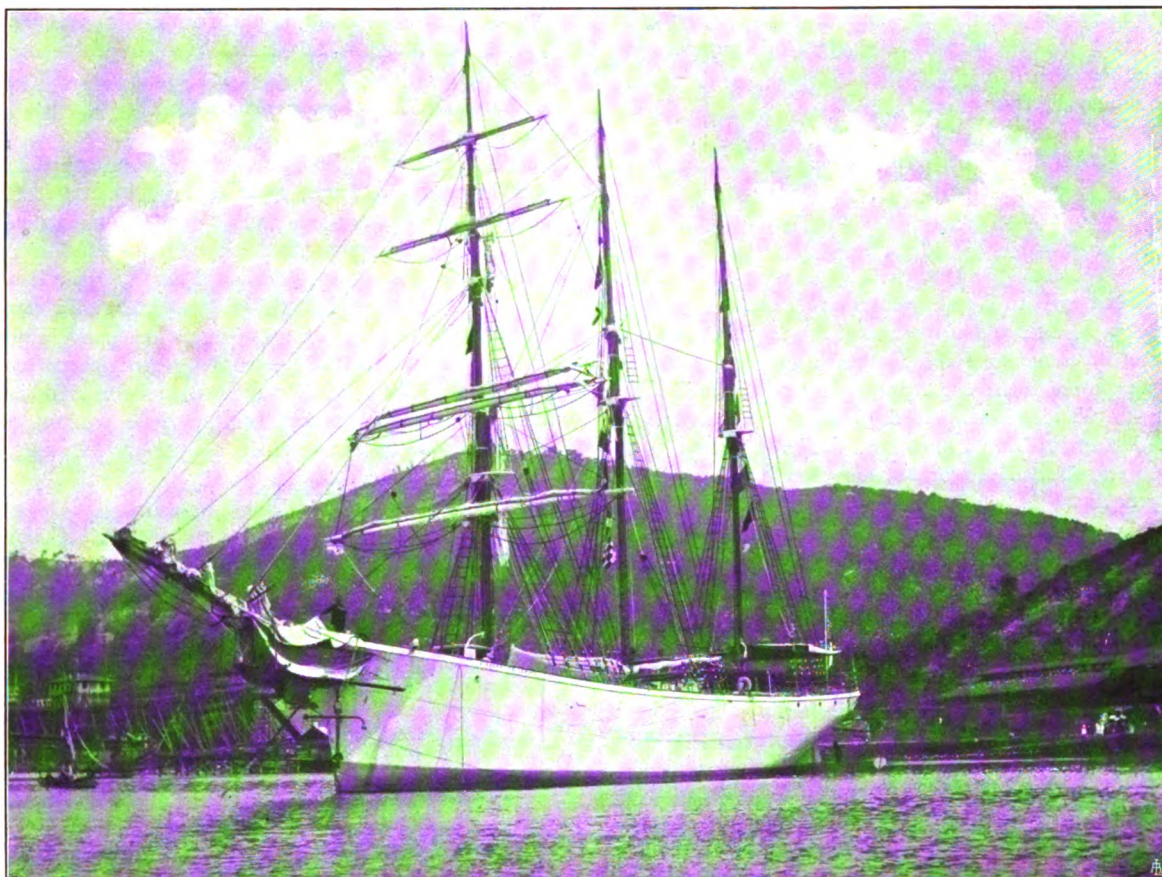
Gara Bagnanti. — Yachts della 2ª serie, 1ª prova Coppa offerta dall'on. E. Pessano. — Sono inscritti: *Sander* del cav. A. Dario Centurini; *Luigina* del sig. Fossati; *Nila* del march. avv. G. Negrotto Cambiaso; *Priamar* del dott. Ignazio Zunini; *Sultan* del sig. Piaggio; *Jole ex Otomie* del sig. Simone Fava, *Marussia*.

Non si presentano questi ultimi due; *Sander* appena partito, prende la testa di corsa e continua con la sua invidiabile velocità distanziando gli avversari. Lotta fra *Luigina*, *Nila* il quale per tutto il primo giro conserva il secondo posto. Gli altri vengono più addietro. Percorso i soliti tre giri del triangolo.

Sander	1° 03' 16"	1° premio
Luigina	1° 09' 42"	2° »
Nila	1° 10' 40"	3° »

Segue *Priamar* in 1° 15' 25", *Sultan* 1° 17' 20".

Gara Savona. — Prima prova. Coppa dono del Comitato per yachts da più tonn. 2,50. — Corrono solo *Sally*, 10 tonn., del cavaliere Garibaldi Coltelletti, guidato dal suo costruttore signor Luigi Oneto, e *Melisenda* 5 tonn. del sig. Mario Dal-l'Orso, guidato dal sig. Ettore Bocciardo.

Fra i numerosi spettatori, si discute, com'è naturale, sulle probabilità a favore dell'uno o dell'altro, trattandosi della differenza di compenso. La corsa dei due yachts è un vero match fatto con la più attenta cura e le più inappuntabili manovre. La distanza dei due *racers* è tale da dimostrare impossibile per *Sally* la vittoria. Naturalmente essendo il triangolo grande, anch'esso assai più piccolo della misura prescritta, ne viene di conseguenza che le proporzioni di compenso che *Melisenda* deve ricevere, restano alterate. Percorso 12 miglia (nominali).

La nave-goletta *Giovanni Pellerano* costrutta nel Cantiere Navale di Muggiano.

Ecco i tempi impiegati:

	tempo vero	tempo comp.	
Melisenda	1° 11' 33"	1° 04' 46"	1° premio
Sally	1° 06' 16"	1° 06' 16"	2° »

Il signor Luigi Vernazza rappresentante il cav. Garibaldi Coltelletti, fa regolare protesta contro l'errore di percorso del triangolo evidentemente di molto inferiore alle 4 miglia. Si raduna la Giurìa composta del senatore conte Rossi Martini, del dott. Ignazio Zunini, dei signori L. A. Lunaro, E. Garello, G. Gambaro, A. Musso, e sentite le ragioni esposte dal signor L. Vernazza ad esplicazione della sua protesta, e quelle del signor Ettore Bocciardo rappresentante il signor Mario Dal-

l'Orso, delibera di assegnare il premio a *Melisenda* perchè così indica di fare la consuetudine, non essendovi per un simile caso disposizioni nel regolamento di corsa del « R. Y.-C. I. », riconosce l'esistenza dell'errore di misura nel triangolo, ma non crede d'altra parte di arrogarsi la responsabilità di stabilire un nuovissimo precedente.

Gara Liguria. — La serie speciale riunisce 10 partenti e cioè *Vulturium* del signor L. Magnano, *Vivi* del signor Camogli, *Glin Glin* del sig. G. B. Baglietto, *Giovannina* del sig. Cerruti, *Febo* del sig. P. Baglietto, *Gemma* del sig. Ghigliotti, *Mimmina* del sig. G. A. Mantegazza, *Ry* del sig. L. D'Acqui, *Margherita* del signor C. Romanengo, *Leopardo* del signor Ercole Francesco.

Noto fra queste imbarcazioni qualche velatura veramente enorme, e che formerà materia di qualche mia prossima osservazione. Percorso 6 miglia (nominali).

Ecco l'ordine d'arrivo:

Vulturium	0° 50' 12"	1° premio
Glin Glin	0° 51' 01"	2° »
Febo	0° 52' 07"	3° »
Giovannina	0° 56' 27"	4° »
Leopardo	0 57' 36"	5° »
Gemma	1° 00' 40"	6° »

Vivi appena tagliato il traguardo rompe l'albero.

16 agosto. — La seconda giornata di corse si inizia con una viva brezza da tramontana che durante le gare gira a levante ed a mezzogiorno. Il prolungamento a mare, la rotonda dello Stabilimento Wanda, le terrazze degli altri stabilimenti sono affollate di spettatori, fra i quali noto un gran numero di signore. Le segnalazioni al mattino, sono appoggiate come nel giorno precedente da colpi di cannone sparati da una lancia della R. nave scuola *Caracciolo*. Le boe vennero messe questa volta dalla Direzione del « Club della Vela », e si vede ad occhio che i triangoli corrispondono alla misura regolamentare. Anche quest'oggi le partenze vengono ritardate di un'ora. Si vedono incrociare sull'onde increspate dalla bella brezza, parecchi yachts *arrolati* (ormai è l'attributo comune).

Gara Wanda. — Yachts della prima serie. — Si presentano tutti gli inscritti. Il colpo di partenza fallisce, ed i concorrenti virano attorno alla boa nell'attesa del secondo colpo, dimenticando che il regolamento non prescrive che le segnalazioni *devono* essere appoggiate da un colpo di cannone, ma che dice *saranno possibilmente* appoggiate, ecc. Il secondo colpo fallisce anche, ma qualcuno parte e fra questi in testa *Fram*, il quale ritorna addietro pentito, e rifà la partenza perdendo così circa due minuti. Gli skippers di ogni yacht sono gli stessi di ieri. *Linotte* prende brillantemente la testa seguìto da *Dai-Dai III* il quale lo stringe da vicino mentre *Fram* riesce a conquistare subito il terzo posto. La gara si riduce a questi tre yachts, ma *Linotte* mantiene la sua precedenza e fa veramente una splendida corsa, mentre *Fram* arriva terzo con 32" appena di ritardo su *Dai-Dai III* il quale a sua volta fa una corsa notevole.

Percorso 9 miglia.

Linotte	1° 53' 42"	1° premio
Dai-Dai	1° 54' 34"	2° »
Fram	1° 55' 06"	3° »
Zazà	2° 02' 15"	4° »

Viene poi *Fulgor* in 2° 08' 00".

Gara Bagnanti. — Yachts della 2ª serie, seconda prova, Coppa dell'on. Pessano. — Non si presentano *Jole*, *Sultan*, *Marussia*. Corrono *Sander*, *Nila*, *Luigina*, *Priamar* guidati dagli stessi skippers di ieri. *Sander* si stacca subito dal gruppo e guida splendidamente la corsa, in guisa da arrivare prima della serie degli una tonn. partita 15' avanti. La lotta vera in questa gara si limita a *Luigina* e *Nila*, il quale anche oggi passa secondo al 1° giro, ma durante il percorso, un po' troppo forzato nelle vele, nel lato di ponente scade sottovento e vien sorpassato da *Luigina*. Ad ogni modo *Nila*, che come si sa era una tonnellata nella vecchia stazza, fa sempre una buona corsa.

Percorso 9 miglia.

Sander	1 38' 27"	1° premio, Coppa on. avv. E. Pessano
Luigina	1° 50' 38"	2° »
Nila	1° 52' 07"	3° »

Segue *Priamar* in 1° 54' 36".

Gara Savona. — Yachts da più di tonn. 2,50; seconda prova, Coppa del Comitato. — *Sally* e *Melisenda* si trovano nuovamente di fronte con gli stessi skippers, ma con la misura di percorso regolamentare. È la gara emozionante della giornata. Le previsioni sono le più disparate.

Melisenda parte troppo presto ed è richiamato indietro. Per tutto il primo giro *Sally* è assai stretto dal suo concorrente e passa il traguardo con la piccola differenza di 1' 10": l'incertezza aggiunge interesse all'aspettativa. Dopo la boa di ponente, si vede *Sally* distanziare *Melisenda* il quale compie il 2° giro dopo 4' 01"; le previsioni variano nuovamente in favore di *Sally* il quale tagliata la linea di traguardo mette la prua alla costa forse costrettovi dal gioco del vento: invece *Melisenda* dopo doppiato il traguardo mette la prua verso capo Noli, cioè molto più al vento, guadagnando un tempo prezioso, che decide della sua brillante vittoria.

Percorso 12 miglia.

	tempo vero	tempo comp.	
Melisenda	1° 50' 49"	1° 44' 02"	1° premio, Coppa Com.
Sally	1° 46' 15"	1° 46' 15'	2° premio

Gara Liguria. — Nella serie speciale corrono tutti gli inscritti.

Percorso 6 miglia.

	tempo vero	
Vulturium	1° 19' 32"	1° premio
Glin Glin	1° 22' 15"	2° »
Febo	1 27' 18"	3° »
Gemma	1° 30' 40"	4° »
Vivi	1° 32' 08"	5° »
Giovannina	1° 35' 20"	6° »

Segue *Leopardo* in 1° 39' 25", *Zanzara* in 1° 44' 59".

Di prove eventuali non restò che quella per la Coppa Wanda, fra *Dai-Dai III* vincitore della prima giornata e *Linotte* della seconda.

Questa prova venne fatta il 17 con bella brezza da mezzogiorno e mare vivo. *Linotte* fece un'altra corsa assai brillante guidata sempre dal sig. Arturo Ravano guadagnando definitivamente la coppa.

Ecco i tempi impiegati a fare i 9 miglia: *Linotte* 2° 45' 28"; *Dai-Dai III* 2° 49' 23".

Così terminarono le regate di Savona. Esse dimostrarono che le acque di Savona sono un pittoresco e sportivo campo di corsa. Il Comitato merita perciò il più sincero elogio di aver ricorso all'opera del solerte « Club della Vela » per dare a Savona uno spettacolo marinaro, che speriamo sia l'inizio di un risveglio nautico della graziosa città del poeta Chiabrera. Le gare, per essere veritieri, non furono come organizzazione molto regolari; ma non intendiamo di menomare l'opera

del « Club della Vela », il quale si è trovato di fronte a casi imprevisti, dei quali, ammesso che ogni iniziativa esercitata rapidamente porta con se sempre qualche manchevolezza, non è nemmeno da far colpa al Comitato che ha al suo attivo la buona volontà e l'amore per il più nobile degli sports, qual'è quello della vela.

SKIPPER.

Una gita patriottica

La Maddalena, 4 agosto 1903.

UEST'oggi l'equipaggio della *Varese*, formato su due compagnie con una sezione di artiglieria, parco, minatori e musica, agli ordini del comandante in seconda della nave, capitano di fregata cav. Carlo Scotti, è sbarcato sulla strada che mena a Caprera e si è recato a visitare la tomba di Giuseppe Garibaldi.

A ricevere i visitatori era il nipote del generale, signor Stefano Canzio, il quale accompagnò le truppe dinanzi al sepolcreto.

Raggruppatisi i marinai nell'emiciclo prospiciente al monumento, il tenente di vascello Cesare Santoro lesse all'emozionato uditorio le pagine seguenti:

Marinai!

« Quando nell'ottobre del 1860 la più audace delle imprese militari italiane era compiuta, fu detto e ben parve leggenda: mille uomini, di notte, sfuggendo alle persecuzioni nemiche, presso lo scoglio di Quarto, hanno preso imbarco sopra due piccole navi e di là, a tutto vapore, evitando la squadra borbonica che in armi invigilava sul mare, hanno percorso il Tirreno, si sono avvicinati alla Sicilia, hanno preso terra a Marsala per correre al cannone nemico.

« In pochi giorni di marcia trionfale interrotta da frequenti combattimenti, la Sicilia e quindi il Napoletano, provincie costituenti l'odioso regno del Borbone in Italia, sono nelle mani di Garibaldi dittatore: e dopo poco il generale a Teano per il primo saluta Vittorio Emanuele *Re d'Italia*.

« È storia questa, o marinai, e sembra un sogno d'immaginosa fantasia.

« Fra voi non è certamente chi non abbia fino dai primi anni della giovinezza, udito dalle labbra del padre, dell'avo, il nome venerato dell'Uomo di cui oggi visitate la tomba.

« Garibaldi, eroe di due mondi, è tale una figura che basterebbe da sola a dar nome ad un secolo, è la più pura, la più completa incarnazione dell'ideale di Patria, la più nobile espressione di quelle rare virtù di mente e di animo, che unite alla robustezza di una fibra di acciaio, furono tutte impiegate nell'adempimento d'opere grandi nel sollievo della umanità.

« Sì, marinai, Garibaldi fu un vero cavaliere dell'umanità, poichè al bene dell'umano consorzio furono dedicati gli atti nobilissimi della vita sua.

« Incominciando dal salvataggio di naufraghi operato a diciassette anni soltanto e venendo man mano fino alla guerra del 1870, nella quale, alla testa di un corpo di volontari partigiani della Francia, compiva i più notevoli atti di valore dell'esercito francese, strappando al nemico l'unica bandiera che i prussiani abbiano perduto durante la campagna, è una serie non interrotta di atti eroici e generosi, è un continuo accorrere ovunque vi sia una causa giusta da difendere, un oppresso da sollevare.

« Ad intessere la vita del Grande, le cui spoglie (unica cosa mortale in lui), vi stanno davanti, insufficiente sarebbe la mia parola; leggetela, marinai, apprendetela quella vita che è storia di magnanime azioni, che è codice di alta, profonda educazione. Da essa il vostro spirito, la vostra mente ne usciranno irrobustiti, rinfrancati; vi sentirete naturalmente condotti ad opere buone, a seguire i principi, le idee di Colui che tanto bene operò in vita sua, ed al quale dobbiamo essere riconoscenti di una patria. Poichè infatti, senza Garibaldi l'Italia sarebbe rimasta quel gruppo di piccole provincie, discordi, soggette a tirannia di straniero, che davano sì miserando spettacolo di sè al mondo civile.

« Una cosa sola vorrei però oggi ricordare a voi, marinai di quella Italia che fu sogno costante dell'Eroe di cui tanto onoriamo la memoria; Garibaldi fu prima d'ogni altra cosa *marinaio*. Dal mare egli trasse l'ispirazione grandiosa delle opere sue, dal mare apprese quella lotta che fu poi lo svolgimento di tutta la sua vita, nel mare egli temprò quella fibra di acciaio che così bene gli servì al compimento delle alte concezioni della vasta sua mente.

« Apprendete ciò, marinai, e pensate che il mare sul quale noi passiamo i nostri giorni, sul quale spendiamo le nostre fatiche, il mare che affratella i popoli e li unisce con vie sicure ed innumerevoli, il mare, ripeto, è la più efficace palestra per l'educazione del carattere, per l'ingagliardimento delle forze fisiche e morali dell'essere nostro.

« Coloro i quali vivono la facile vita di terraferma non sanno, non possono apprezzarlo; i nostri sacrifizi non sono riconosciuti quanto forse noi meritiamo.

« Ma a noi basti la coscienza del dovere compiuto, a noi basti quella serena, intima soddisfazione per la quale ognuno di noi, andato al riposo serale, può dire a sè stesso: « Ho fatto il mio dovere, ho meritato della patria, della umanità ».

« E nell'adempimento di questi doveri ci sia di guida l'esempio dei grandi che ad esso dedicarono la loro vita, i loro muscoli, il loro intelletto; distinto fra essi Giuseppe Garibaldi, la cui tomba splende come un faro luminosissimo nel mare della civiltà, il cui sepolcro è un altare, al quale dobbiamo attingere forza ed incitamento, dal quale dobbiamo apprendere la concessione dei più alti, dei più nobili ideali.

« In questi tempi, in cui un glaciale scetticismo, una completa indifferenza per tutto ciò che, facendo vibrare il cuore nostro, forma la vera poesia della vita, in questi tempi in cui da gente priva di ogni sentimentalità si cerca di sopire qualunque nobile manifestazione dell'animo popolare, il venire qui ad attingere forza morale, ad ispirarsi per la concezione delle alte idealità incarnate nella figura di Giuseppe Garibaldi,

è cosa che fa provare un vero conforto, un profondo sollievo come di chi, dopo un periodo lungamente doloroso, trovi finalmente la pace dello spirito, come del navigante che, dopo molti giorni di tempesta, raggiunga un ridosso, un porto ove riposare.

Marinai della Varese!

« Inchinatevi riverenti dinanzi alla tomba dell'Eroe, marinaio anzitutto, poi condottiero di eserciti, affascinatore di popoli; il ricordo di questo giorno rimanga impresso nell'animo vostro e vi guidi sicuri sulla via del valore, nel disimpegno dei sacrosanti doveri che vi sono affidati per il bene inseparabile del Re e della Patria.

« *Viva il Re!* »

∴

Questo grido, ripetuto all'unisono da trecento petti giovanili, echeggiò nelle vallate dell'isola rocciosa.

I marinai sfilarono quindi innanzi al sepolcreto e visitarono la casa del Generale, piena di tanti preziosi ricordi.

Gli ufficiali furono ricevuti cortesemente dalle nipoti dell'Eroe, figlie del generale Canzio.

Riprese le armi, il battaglione si pose in marcia e raggiunse agli Stagnoli le imbarcazioni che lo ricondussero a bordo.

La gita lasciò in tutti un ricordo indimenticabile.

C.

LA RIUNIONE DI VENEZIA

La regina della laguna s'era quest'anno assunto l'incarico di preparare i Campionati Italiani ed Europei, e la Direzione Centrale del « R. Rowing-Club Italiano » ben volentieri le aveva affidato tale compito, facendo assegnamento sulla sua generosità e prudenza. Le aspettative generali furono sotto ogni rapporto sorpassate: tutti i canottieri e gli appassionati del remo possono dirsi soddisfatti dell'accoglienza entusiasta ricevuta dalla cittadinanza ed in particolar modo dai colleghi veneziani. Mai la popolazione di una città accolse i canottieri con tanta ospitalità, ed assistette con così evidente simpatia alla lotta del remo! Non poche nè facili a superarsi si presentavano le difficoltà sopratutto per la limitazione del campo di regata. Convien dire ad onor del vero che l'abilità dei tecnici cui fu affidato tale compito trionfò d'ogni ostacolo, ed i concorrenti italiani ed esteri alle regate di Venezia ad essi debbono se poterono godere del miglior campo di regata che le condizioni topografiche ed i bisogni locali potessero consentire. A titolo d'onore ricorderò l'ing. Ravà che disegnò il tracciato del campo di corsa e che unitamente all'ingegnere Meloncini si mise gentilmente a disposizione della Giurìa, per tutte le spiegazioni e disposizioni che fossero del caso. Un voto sincero di plauso va dato al cav. uff. Alfonso Calandri, al cap. Luciano Petit vice-presidenti, al segretario sig. Augusto Bas, ed a tutti i consiglieri della Direzione della Sezione Veneta per l'opera infaticabile da loro prestata per la buona riuscita della riunione: un sincero ringraziamento al Municipio di Venezia pel generoso concorso morale e finanziario prestato al Comitato banditore delle regate.

Un pubblico numerosissimo fin dal primo giorno gremiva letteralmente i dintorni del campo di regata. Questo era delimitato da travi galleggianti uniti ad intervalli da barche fissate solidamente ad assi, dimodochè riusciva difficile pelle numerosissime ed irrequiete gondole varcare la linea di confine, tanto più che questa era continuamente sorvegliata dai vigili municipali con rigorosa consegna. Il campo, come ognun sa, era fissato nel vasto canale della Giudecca; il punto di partenza era stabilito all'altezza di Sacca Fisola, e l'arrivo di fronte al Cantiere della Società Veneta Lagunare nei cui locali era stato costrutto un vasto e comodo *garage*. Il campo di regata non era in linea retta, poichè esso subiva una curva rilevante verso la metà del percorso, ma la sua larghezza suppliva in gran parte a questo inconveniente di direzione.

L'interesse dei veneziani era in particolar modo rivolto alle corse in veneta, dove scendevano a contendersi la vittoria i vogatori concittadini della « Querini » e della « Bucintoro », sì gli uni che gli altri abilissimi in tal genere di vogata tutta loro particolare ed evidentemente superiori agli altri concorrenti. L'emulazione anzi fra le due società è ormai in causa di ciò giunta a tal segno, da tenere in una continua tensione di rapporti i membri delle due rivali. Già assai prima della riunione si erano manifestati i primi sintomi della scissura in alcune questioni relative alla presenza fra i vogatori concorrenti, di alcune persone, che secondo il codice del rowing, non avrebbero potuto, per vari motivi, prender parte a tali regate. La questione era stata risolta immantinente col ritiro di alcune iscrizioni, ma gli animi accesi tuttora facevano temere che qualche inconveniente sarebbe successo nel giorno delle corse; di qui grave e delicato assai il compito del giudice-arbitro. M'affretto però a dire che, ad onor del vero, la condotta dei due concorrenti in regata fu perfettamente regolare e degna d'ogni encomio, con gran soddisfazione del giudice arbitro cui, per quanto necessaria, è però pur sempre penosa qualunque misura disciplinare che egli debba applicare ai vogatori.

Convien sperare e ci auguriamo sinceramente pel vantaggio del nostro sport, che il dissidio cessi o meglio perda ogni carattere di astiosità: la passione pel canottaggio deve unicamente esplicarsi in un lavoro di allenamento costante ed ordinato, e non rimpicciolirsi in vane querimonie ed in sterili rancori fra società e vogatori rivali. Non vorremmo che si ripetesse il caso di altri vogatori e di un'altra città di nostra conoscenza, in cui la discordia acerrima di parecchi anni addietro lasciò un solco profondo di astii e di rancori, facendo per giunta abbandonare lo sport del remo ai giovani volonterosi; è colà cessata si può dire, ogni rivalità, ma sono pure scomparsi, o quasi, i vogatori: speriamo che altrettanto non accada agli amici di Venezia.

Se per parte sua Venezia preparò la riunione in modo inappuntabile, bisogna pur dire che da parte loro i canottieri italiani risposero numerosissimi all'appello. Dappoichè i Campionati furono banditi in Italia, credo sia stata questa la riunione più animata di vogatori, eloquente risposta agli eterni brontoloni che lamentano la decadenza del nostro sport in Italia. La corsa ad otto, che è senza dubbio la più importante, raccolse cinque partenti, dei 7 iscritti essendosi ritirati l'« Aniene » e la « Bucintoro ». Quelle a 4 *juniores* e *seniores*, lo skiff *junior* ed il *senior*, le venete *senior*, la yole e il *double-scull* diedero un contingente di concorrenti molto rilevante.

Le previsioni sui risultati erano molto difficili, parecchi sembrando gli equipaggi in buona forma, e non essendovi per talune corse concorrenti superiori ad ogni discussione; l'attesa generale quindi vieppiù ansiosa ed altrettanto maggiore l'emozione dei concorrenti.

La Giurìa, installata sopra una vasta chiatta davanti al *garage* della S. V. Lagunare, era composta del conte Vialardi di Verrone, presidente, dell'avv. Assandria giudice-arbitro e starter, dei sigg. conte Rambaldo di Collalto, presidente della società « Bucintoro » di Venezia, del conte Piero Foscari, presidente della società « Franco Querini », dott. cav. Pampana indefesso e paterno consigliere dei Baresi e rappresentante le due società di Livorno, Cesare Galardelli, il vecchio campione della « Libertas », Baglioni Camillo, della società canottieri « Olona » di Milano, Piero Colombo, presidente della canottieri « Milano », Omodei-Zorini Giuseppe, vecchio campione della società « Cerea » di Torino che, dopo aver con altri giovani compagni compiuta la gita Torino-Venezia in barca, dando prova di non comune energia e di giovanile entusiasmo, si recò a rappresentare i colori della propria società in Giurìa; il cav. Capuccio della Sede Centrale del « Rowing-Club », inoltre varî rappresentanti di società di canottaggio di cui ci sfugge il nome.

A disposizione dello *starter* e giudice-arbitro, nonchè dei delegati di Giurìa che vennero designati in precedenza per ogni corsa, fu messa una elegantissima e veloce lancia a benzina che seguiva molto bene i concorrenti su pel canale della Giudecca.

Ed ecco senz'altro il resoconto delle corse.

1ª Giornata. — Mare calmo, calore soffocante.

I. Alle 4 in punto si presentano allo *starter* i concorrenti della prima gara in yole di mare a 4 vogatori *juniores.* 1° « Barion » 7' 9"; 2° « Querini » 7' 19"; 3° « Cappellini » di Livorno 7' 24"; 4° « Bucintoro ». Ritirato « Aniene ».

Al segnale di partenza la « Bucintoro » prende la testa, ed appoggiando alquanto a sinistra, verso l'estremità della curva interna non ostante i richiami del giudice-arbitro, conduce la corsa per quasi 1000 m.: « Barion » battendo 40 colpi vigorosi, l'incalza da vicino, seguìta dalla « Querini » e dalla « Cappellini » di Livorno, alquanto disturbati dalla falsa rotta della « Bucintoro », « Barion » ai 1000 m. passa in testa guadagnando lentamente terreno, ed arriva primo per due lunghezze circa.

La « Querini » ai 1000 m. più libera nella propria rotta si ripiglia e battendo pure 40 colpi con energia ed assieme riesce ad assicurarsi il 2° posto, seguìta dappresso dalla « Cappellini » di Livorno che pure spinge bene nel secondo tratto del percorso. L'« Aniene » di Roma abbandona.

II. *Sandalini.* — Dei tre concorrenti, il Malaspina dimostra una superiorità incontestabile ed arriva primo per varie lunghezze, seguìto da « Milano » e « Pavia » a notevole distanza.

III. 4 *seniores.* — 1° « Barion » 6' 38"; 2° « Club Nautico » 6' 40"; 3° « Cerea » di Torino, 6' 45"; 4° « Libertas ».

Una grande attesa vi è per questa corsa, avendo il « Club Nautico » battuto a Napoli nei Campionati del Mezzogiorno dell'Italia l'armo dei baresi in cui il capovoga Diana indisposto era stato sostituito dal vogatore Gaudio. Ora si ripresenta di nuovo il Diana campione degli anni precedenti, ma a quanto dicesi non abbastanza allenato. Alla partenza « Barion » prende facilmente la testa, seguìto dagli altri in gruppo. Verso i 1000 m. la « Cerea » a 36 con vogata lunga e calma guadagna terreno, seguìta dappresso dal « Club Nautico » mentre la « Libertas » comincia a cedere. All'uscita della curva la « Cerea » gira troppo al largo, mentre il « Club Nautico » si ripiglia e battendo molti colpi incalza la « Barion » con energia e la stringe dappresso, finendo secondo per pochi metri dopo una bella lotta. 3° « Cerea » per poco, 4° a distanza « Libertas », ultima « Bucintoro ». I napoletani fornirono una bella corsa battendo molti colpi energici quantunque troppo brevi. Bari nella seconda metà del percorso perdè terreno e si dimostrò inferiore alle annate precedenti. Buona corsa per parte dell'equipaggio *junior* della « Cerea ».

IV. Venete *juniores.* — 1° « Querini » di Venezia (*Tripoli*) 7' 51"; 2° « Colombo » di Pavia 7' 54"; 3 « Querini » (*Reyer*) in 8' — « Olona » abbandona.

L'equipaggio *Tripoli* della « Querini » battendo gran numero di colpi piglia subito la testa. « Colombo » di Pavia, dotato d'una vogata più lunga e robusta guadagna a poco a poco terreno. Seguono l'altra *équipe* della « Querini » e la « Olona », che abbandona a 700 m. A questo punto *Tripoli* comincia a cedere: « Colombo » la raggiunge e tra i due equipaggi si impegna una lotta vivissima per tutto il resto del percorso. Al fine la « Querini » negli ultimi 100 m. battendo 63 colpi al minuto e con slancio mirabile e bell'assieme taglia prima per poco il traguardo.

V. Skiffs *seniores.* — 1° « Milano » (Sacchini) 7' 21"; 2° « Club Remo » (Moroni) 7' 34".; 3° « Bucintoro » (Barbieri) e (Poschacher).

Anche questa corsa era attesa con vivo interesse. Contro il Gerli, campione d'Europa dell'annata precedente, si presentavano molti skiffisti d'un certo valore. Il Barbieri, campione *junior* del 1902, lo Spada ed il Sacchini che quantunque fossero al primo anno per la vogata di coppia, pure avevano già dato buona prova in precedenti riunioni. Si diceva anzi che i tempi fatti nei percorsi da questi ultimi non fossero inferiori a quelli del Gerli, il quale però restava pur sempre il favorito. Se mai vi fu corsa accidentata, può ben dirsi sia stata questa, poichè dal principio alla fine del percorso le false mosse di alcuni vogatori scombussolarono ogni cosa.

Infatti, appena dato il segnale di partenza, il Gerli con una manovra incomprensibile si dirige male, appoggiando completamente a destra e scompigliando tutti gli altri vogatori salvo il Sacchini ed il Moroni che sono alla sua sinistra. Succede un po' di scombussolamento, da cui primo a liberarsi è lo Spada dell'« Olona » che dirigendosi bene verso i 400 metri comincia ad avvantaggiare. Il Sacchini intanto, rimasto indisturbato ne approfitta e si porta in testa seguìto da Moroni ma ai 1000 metri cede, e per giunta commette l'errore di portarsi troppo al largo verso il lato esterno della curva. Lo Spada allora avvantaggia a sua volta lentamente, seguìto da

Devalle della « Cerea » che è riuscito egli pure a liberarsi dai concorrenti che lo stringevano, ma che ai 700 metri diminuisce l'andatura. Per tal modo il vogatore dell' « Olona » ai 1000 metri, giovandosi dell'errore del Sacchini, e facendo buona rotta, si trova in testa di qualche lunghezza ed agli occhi degli spettatori appare come il sicuro vincitore della corsa. Senonchè, oltrepassato il punto culminante della curva interna, in luogo di dirigersi risolutamente al traguardo, non si comprende per qual motivo, devia a destra ed in modo tale da urtare persino contro le barche limitanti il campo di regata dalle quali più non riesce a staccarsi!! Il Sacchini allora, che si è rimesso nella giusta rotta, si trova senza competitori e taglia primo comodamente il traguardo fra gli applausi del pubblico. Il Moroni intanto, approfittando degli errori altrui, si porta buon secondo non senza anch'egli deviare alla fine e tagliare di sbieco il traguardo. Seguono a distanza Poschacher e Barbieri della « Bucintoro », Devalle della « Cerea » e Soresi della « Savoia », i quali, danneggiati nella partenza dal Gerli non riescono più a porsi in gara. Il Gerli abbandona.

In questa corsa fece difetto oltre ogni dire l'abilità nel dirigersi: il percorso fu fatto tutto a zig-zag dai migliori vogatori, il che non depone punto a loro favore. Se in parte ciò è dovuto alla curva del campo di corsa, pur tuttavia non si spiega come mai skiffisti che non erano alle prime armi abbiano dato prova di tanta incapacità, sì da rimetterci, come fecero il Gerli prima, lo Spada poi, il titolo di campione. Quanto alla vogata, essa è ben lontana dal raggiungere la perfezione: tanto il Sacchini quanto il Moroni non possiedono una palata robusta; essa manca d' attacco, i movimenti del corpo non sono eleganti, la ripresa non è cadenzata, nè basta a supplire a tutto ciò una vogata leggera ed una certa *allure*: i risultati dei Campionati Europei ne sono la prova.

VI. Due *junior*. — 1° « Barion » 7' 56"; la « Savoia » abbandona.

La corsa è vinta dai giovani baresi fin dalla partenza. A 34 colpi essi distanziano comodamente l'armo dei napoletani che vogano a strappi e sbalzi con una palata così meschina da far parere incredibile che i due giovani fratelli abbiano vogato insieme tanto tempo su tale imbarcazione come ci fu assicurato. Ai 1800 m. questi abbandonano. Speriamo che un altr'anno la loro buona volontà sia applicata ad un miglior lavoro e guidata da maggior criterio.

VII. Otto *seniores*, internazionale. Coppa Gordon-Bennett. — 1° *Jimm* dello « Sport Nautique » di Gand 6' 6"; 2° « Milano » 6' 14"; 3° « Remo » di Livorno 6' 26"; 4° « Savoia » di Napoli; 5° « Bucintoro ».

È questa la gara più interessante della giornata, sia pel concorso dei Gandesi, sia come saggio dei campionati a 8 dei giorni successivi.

« Milano » si stacca con molto slancio e bell'assieme a 44 colpi; « Savoia » pure molto bene a 42, immediatamente dopo « Gand » con potente vogata a 40. Seguono « Livorno » a 38 e « Bucintoro » che rimane subito indietro. L'otto di Gand con assieme perfetto, palata lunga e robusta, scendendo a 36, acquista sensibilmente terreno e dopo pochi colpi è in testa. Invano si sforzano i milanesi di stargli al paro; i loro movimenti di lì a poco si scompongono e l'equipaggio, dopo una partenza troppo veemente, si trova esausto: l' armo di Gand con una calma e sicurezza mirabili, perfettamente guidato dal suo timoniere, conduce la corsa e finisce primo indisturbato. « Milano » ripigliatosi arriva secondo di circa tre lunghezze, seguita a distanza da « Livorno », « Savoia » e « Bucintoro ». A più tardi i commenti.

2ª *Giornata*. — Mare alquanto agitato. Vento contrario ai vogatori.

I. Skiffs *juniores*. — 1° « Milano » (Sacchini) 9' 14"; 2° « Cerea » (Devalle) 9' 20"; 3° « Milano » (Marinoni) 9' 26"; 4° Bucintoro (Poschacher). — N. P. « Savoia » (Soresi).

Anche questa corsa segna la vittoria del Sacchini, e la disdetta dello Spada. Questi partito bene, benchè molto disturbato dall'onda, si trova primo, ma ai 300 m. con sorpresa di tutti abbandona, probabilmente per un guasto all'imbarcazione. Per tal modo il Sacchini, eliminato di nuovo il concorrente più temibile, si trova ad aver corsa vinta, e calmo ed indisturbato arriva buon primo. A metà percorso è secondo il Poschacher, il quale però trovandosi ben esposto al vento e sbattuto dall'onda ai 1000 m. perde terreno. Al contrario lo sculler della « Cerea » protetto dal vento e dall'onda dalle barche della linea di confine, tenendosi rasente a queste, avvantaggia, verso i 1000 m., passa il vogatore della « Bucintoro » e finisce secondo. Marinoni, rimasto finora al 4° posto, taglia diritto e finisce buon terzo dappresso a Devalle.

Causa lo stato dell'acqua fu molto difficile farsi un'idea del modo di vogare dei concorrenti in questa come in altre corse. L'onda non indifferente disturbò assai i vogatori, e se non cambiò addirittura i risultati delle corse, pure impedì a taluno di esplicare pienamente la propria abilità.

II. Due *seniores*. — 1° « Club Nautico di Napoli » 8' 42" 3/5; 2° « Milano » 8' 49" 1/5; « Barion » abbandona.

In questa corsa difficili sono le previsioni. Bari ha al suo attivo vari campionati, Napoli e Milano contano pure belle vittorie.

La vittoria tocca al due di Napoli, che con palata a 38, non lunga nè bella, ma abbastanza energica, passa Bari che ai 900 metri abbandona, dimostrandosi impreparata. Milano con calma ed assieme tira 38 colpi, ma si trova molto danneggiata dall'onda, dimodochè a 1000 m. il « Club Nautico » ha circa 3 lunghezze di vantaggio. Quest'ultimo aumenta ancora la sua andatura portando i colpi a 40, brevi ma energici; « Milano » tenta guadagnar terreno, ma si trova troppo a disagio nell'acqua agitata, e non ostante uno sforzo a 40 nell'ultimo tratto, finisce 2° per circa due lunghezze di luce. In altre condizioni d'acqua e d'atmosfera l'armo milanese avrebbe forse fornito una corsa migliore, ed i napoletani avrebbero trovata la lotta più dura di quel che non sia stata.

III. Quattro *juniores*. — 1° « Cerea » di Torino 8' 40"; 2° « Lario » di Como 8' 48"; 3° « Aniene » di Roma 9' 2". Ritirati: « Remo » di Livorno, « Bucintoro », « Querini » e « Savoia ».

Alla partenza « Cerea » si stacca con slancio ed assieme con breve serrate a 40; poi tosto allunga scendendo a 34. La « Lario » segue a 38, indi l' « Aniene » che rimane tosto distaccata. Ai 1000 m. « Cerea » scende ancora a 31: « Lario » invece passa a 39 e comincia ad avvantaggiare a poco a poco. Verso i 1500 m. i due equipaggi sono vicinissimi e per poco non succede un abbordaggio. Ma la « Cerea » se ne disbriga e termina calma la corsa a 34 tagliando il traguardo con quasi 2 lunghezze di vuoto tra essa e l'avversario. 3° a distanza l' « Aniene ».

La vittoria dei vogatori torinesi era prevedibile. Dopo ben

5 vittorie nell'annata, e giunti terzi nel campionato a 4 *seniores* davanti a tutti i concorrenti *juniores*, avevano già sin dal giorno prima le maggiori probabilità di conquistare il campionato *junior*. Possiedono bell'assieme ed una palata lunga e cadenzata, e non v'è dubbio che se nel prossimo anno potrà continuare il lavoro, il loro equipaggio avrà dinanzi a sè un bell'avvenire. L'armo dei comaschi ha dimostrato pure molto allenamento, ma la sua vogata è molto corta e poco netta: i corpi sono assai scomposti ed i movimenti poco cadenzati. I 4 *juniores* invece dell' « Aniene » sono più eleganti e vogano più correttamente, ma l'andatura loro in regata è troppo lenta; non si può con 28-30 colpi al minuto contendere la vittoria a concorrenti che ne battono 36 e fin 40; procurino quindi di portarsi con un buon allenamento ad una tale andatura, e se sapranno conservare alla loro imbarcazione l'odierna *allure*, sorriderà loro certo il sole della vittoria.

IV. Venete *seniores*. — 1. « Bucintoro » 8' 28"; 2. « Querini » (*Tripoli*) 8' 43"; 3. « Querini » (*Reyer*), 8' 55"; 4. « Colombo » di Pavia. N. P.: « Olona ».

Il gruppo delle 5 imbarcazioni partenti presenta uno splendido colpo d'occhio, tale da strappare esclamazioni di meraviglia ai rappresentanti esteri, che seguono la corsa sulla lancia dello *starter*. Tutti 5 i concorrenti partono con bell'assieme e slancio. Pavia avvantaggia di qualche poco. « Bucintoro » con una palata lunga e potente guadagna lentamente terreno. Segue *Tripoli* della « Querini », la quale batte 69 colpi al minuto. La « Bucintoro » a 500 m., vogando a 45 con calma ed assieme perfetto, passa in testa. Pavia si trova un po' esausta dopo una bella partenza e cede terreno; la « Querini » (*Tripoli*), allora ai 900 m. la raggiunge e la passa, come pure l'altro armo della « Querini » (*Reyer*). Ai 1100 gli equipaggi (che hanno fatto tutti splendida rotta)si trovano nell'ordine indicato. *Tripoli* allora tenta uno sforzo, e con un serrate all'uscita della curva a 62 colpi avvantaggia alquanto, ma non riesce a raggiungere la rivale. Questa, vogando a 48, colla massima calma e sicurezza, ha corsa vinta e finisce prima per varie lunghezze. L' « Olona » già distanziata, abbandona a 1900 m., in seguito ad un'*embardée*.

Bella corsa per parte della « Bucintoro », ottimo equipaggio composto di elementi robusti e ben allenati, voganti a colpo lungo e vigoroso. *Tripoli*, pure, sebbene composto di vogatori più leggeri, si portò assai bene, supplendo alla inferiorità fisica col maggior numero di colpi, e dimostrando coll'assieme dei movimenti d'aver compiuto un severo allenamento.

V. *Double-sculls seniores*. — 1. « Milano » 7' 53" 2/5; 2. « Bucintoro », 8' 1" 2/5; 3. « Club Remo » di Roma 8' 11" 3/5; 4. « Italia » di Napoli. « Savoia » abbandona.

Anche qui l'esito è molto dubbio. Vi concorrono il Gerli col Sacchini campione *senior*, il Pagliano (vincitore di questa coppa per 5 anni consecutivi) coll'Enrietti, il Barbieri col Poschacher che si dice formino un buon equipaggio.

Alla partenza, « Roma », come al solito piglia la testa per cedere poscia ai 500 m.; « Milano » e « Bucintoro » alla loro volta passano; ma quella avvantaggia maggiormente e con una lunga palata a 29 colpi, a 1000 m., si assicura 3 lunghezze sui veneziani. Questi, trovandosi nel punto del percorso in cui l'acqua è più agitata, ne risentono grave danno e non possono impegnarsi a fondo. « Milano » al contrario, trovandosi in acqua più calma, aumenta sensibilmente il proprio vantaggio, e la « Bucintoro », benchè spinga al fine validamente, finisce seconda a 5 o 6 lunghezze. Altrettante fra il secondo ed il terzo; 4°, a distanza, l' « Italia » di Napoli che abbordatasi colla « Savoia » ai 500 m., non è mai stata in gara.

La sconfitta del Pagliano non ha sorpreso, data la mancanza di preparazione del suo *coéquipier*. « Milano » si dimostrò superiore ai concorrenti; solo è da lamentare che le condizioni d'acqua abbiano impedito ai veneziani di impegnarsi a fondo.

VI. *Coppa del Re*. 8 *seniores*. — 1. « Libertas » di Firenze 6' 25"; 2. « Barion » 6' 37"; 3. « Milano » 6' 43". N. P.: 4. « Savoia » di Napoli; 5. « Remo » di Livorno.

« Milano » parte come al solito con molto slancio e vigore, ma cede ben presto ai 300 m., ove l'equipaggio comincia a disunirsi. « Firenze » al contrario con assieme e calma mirabili avvantaggia lentamente, passa « Milano » ed ai 400 m., vogando a 38, ha già una lunghezza di vantaggio su quella. « Bari » a 1000 m. sforza e si assicura il 2° posto. « Firenze » scende a 34 ed ai 1200 m. ha già 2 lunghezze di luce: finisce con bell'assieme e con sicurezza primo per varie lunghezze. Una tra « Bari » e « Milano » che è seguita a distanza da « Savoia » e « Livorno ».

L'otto di Firenze si dimostrò immensamente superiore ai concorrenti: bell'assieme nei vogatori, la solita palata svelta ed agile, sebbene non lunga, calma e sicurezza nell'equipaggio: tutto dimostrava il lungo e severo allenamento compiuto. Con questa vittoria la « Libertas » si è di nuovo assicurata la Coppa del Re che già teneva da 3 anni consecutivi.

La « Milano » dimostrò minor preparazione sia nella mancanza di fusione nei movimenti, sia nella vogata breve e poco energica. Commise ancora l'errore grave, a nostro avviso, di volersi assicurare ad ogni costo la testa con una partenza velocissima che esaurì i vogatori, mentre poi mancava l'energia e l'allenamento necessari per ripigliarsi subito dopo e proseguire con forza e sicurezza. La « Savoia » pure è molto deficiente sia pel lavoro in acqua, assai scarso, sia pei movimenti dei corpi, punto cadenzati ed eleganti. « Livorno », sebbene dimostrasse un discreto assieme, pure aveva una palata breve e molto fiacca, che non ha nulla a vedere colla vogata dei vecchi campioni del « Remo ».

La 2ª giornata fu chiusa brillantemente con un banchetto al Bauer, cui parteciparono oltre a 100 canottieri di tutte le città italiane. Erano presenti anche i delegati esteri ed i rappresentanti delle autorità e della stampa. Ebbero parole felicissime l'assessore di Venezia dottore Facci Negrati, il cavalier Calandri; il conte Vialardi, a nome del Rowing, che chiuse poi la serie dei brindisi, proclamando i risultati delle singole corse di campionato, i quali furono accolti da incessanti applausi ed evviva ai vincitori. A nome dei rappresentanti esteri il signor Wanner, delegato della Svizzera, con una felice improvvisazione prese la parola inneggiando a Venezia, alle sue glorie ed alle bellezze sue e delle sue cittadine. Degno epilogo della lieta festa fu la riconciliazione, vivamente applaudita, tra i presidenti delle due Società veneziane, riconciliazione che per l'amicizia che ci lega ai comuni amici e per l'amore che portiamo al nostro sport, ci auguriamo sia, nell'interesse dei primi e pel vantaggio dell'altro, sincera e duratura.

3ª *Giornata* — Campionati europei. — Sono presenti i delegati della Francia, del Belgio, della Svizzera, di Strasburgo, di Trieste. Il pubblico è più che mai numeroso e segue con viva attenzione le corse. Splendido il colpo d'occhio del campo di regata circondato da chiatte gremite di signore e di canottieri da una parte, e da gondole riboccanti di pubblico

dall'altra. Elegantissime la *dodesona* e la *disdotona* (venete a 12 e 18 vogatori) della « Bucintoro » e della « Querini » colla rispettiva artistica bandiera spiegata al vento.

Sulla lancia dello *starter* sig. Claich (vecchio e simpatico vogatore triestino) prendono posto i delegati esteri i quali seguono con ansia i risultati delle singole gare, ammirando negli intervalli lo splendido panorama di Venezia. Il mare è di nuovo alquanto agitato da un vento che soffia in direzione della rotta da seguire.

Alle 16 in punto si presentano per la Coppa di Francia i campioni del Belgio, della Francia, dell'Italia e della Svizzera.

I. *Outrigger a 4.* — 1. *Goed-Gedacht* dello « Sport nautique » di Gand 8' 1" 30'"; 2. *La tiare* del « Cercle de l'Aviron » di Lione 8' 19" 30'"; 3. *Trabaccolanti* del R. C. C. « Barion » di Bari 8' 19" 30'"; 4. *Tombola* della « Società Nautique » di Ginevra.

Partenza vigorosa di « Bari » e « Lione ». « Gand » si stacca con più calma, ma con maggior assieme e sicurezza. « Lione » voga con grande energia, ma si dirige molto male. « Bari » presto comincia a cedere. Ad 800 m. « Gand » serra, raggiunge « Lione » e dopo bella lotta si assicura ai 1000 m. una lunghezza di vantaggio, guadagnando continuamente terreno e facendo ottima rotta, per finire primo indisturbato. « Lione » al contrario, non sappiamo se per colpa del timoniere o dei vogatori, si dirige molto male procedendo a zig-zag: ciò non ostante lascia indietro di parecchio « Bari », che fece una corsa assai meschina; ultimo « Ginevra ».

Di « Gand » parleremo più tardi. L'*équipe* del « Cercle de l'Aviron » di Lione, formata da buoni elementi, possiede una palata energica ed abbastanza lunga, ma i corpi sono alquanto scomposti e le due bordate un po' disunite, di modo che l'imbarcazione procede a scatti e deviazioni continue cui il timo-

« Federazione Internazionale delle Società di Canottaggio ».
Le Coppe dei Campionati d'Europa e la Coppa Gordon Bennett della R. S. C. « Bucintoro » (fot. A. Jesurum, Venezia).

niere non riesce sempre a correggere. *Trabaccolanti*, dopo una partenza slanciata si dimostra assai fiacco e non degno certo della fama degli anni scorsi, nè di ciò facciamo troppa colpa ai vogatori, sapendo che molti ostacoli si sono frapposti al loro allenamento. Non degno neppure dei concorrenti è Strasburgo 9' 12"; 4, *Zurich* di Zurigo. Abbandona *Sanguisuga* della « Milano ».

Molto incerte erano le previsioni su questa corsa, mancandovi vogatori eccezionali. Il d'Heilly però si dimostrò assai superiore ai concorrenti e buon sculler.

« R. Rowing-Club Italiano » - Le Coppe dei Campionati d'Italia (fot. A. Jesurum, Venezia).

l'armo di Ginevra, dalla palata molto deficiente e dai movimenti poco eleganti.

II. *Coppa del Belgio* - *Skiffs*. — 1. *Böer* del « Rowing-Club » di Parigi 8' 49"; 2. *Rei-Vax* del « R. Sport Nautique » di Bruxelles 8' 59"; 3. *Strasbourg* dello « Sport Club » di

Al segnale dello starter, il francese svelto si stacca ma dirigendosi alquanto male, forse a causa dell'onda, si porta nell'acqua del concorrente di Strasburgo abbordandolo: questi se ne libera, e con una palata lunga e sostenuta passa a sua volta avanti a 200 m. In quel mentre un'ondata poderosa

strappa la voga sinistra di mano al d'Heilly, ma egli senza punto scompaginarsi la riafferra tosto, e si rimette in marcia, riprende la propria rotta e con una vogata lunga ed elegante raggiunge il Barbenès di Strasburgo e lo passa ai 500 m.; quindi aumenta sensibilmente il suo vantaggio, di modo che ai 1000 m. ha corsa vinta e finisce indisturbato primo per parecchie lunghezze.

Il campione belga che era rimasto indietro, dopo i 1000 m. spinge vigorosamente ed a 1200 passa *Strasburgo*, il quale, non ostante uno sforzo finale, non riesce a conquistare il secondo posto anche perchè gira troppo al largo. L'italiano abbandona a 900 m. *Zurigo* finisce molto indietro.

Bello ed elegante vogatore il d'Heilly; la sua vogata lunga se non molto poderosa è favorita da una ripresa cadenzata; il movimento del corpo è ritmico e composto; in complesso è un tipo di skiffista di taglia leggera, ma agile e corretto. Molto inferiori per stile i suoi concorrenti.

III. *Coppa dell'Adriatico.* — Due di punta e timoniere. — 1. *Nooit-gedacht* dello « Sport Nautique » di Gand 8' 31"; 2. *L'Eclair* dello « Sport Nautique » d'Abbeville 8' 39"; 3. *Panama* del Cercle Nautique « Stella » di Strasbourg. — Abbandona *Uffa !* della R. S. C. « Savoia » di Napoli. L'*équipe* di « Gand » composta del n. 1 e del 2 del quattro vincitore della Coppa di Francia, dimostra la propria superiorità confermando le previsioni che si facevano su di lei.

I due giovani vogatori colla solita calma e sicurezza pigliano la testa, seguìti dal due francese il quale battendo molti colpi si porta alla sua volta avanti. Succede una bella lotta tra i due equipaggi; finalmente « Gand » a 1000 m. passa e guadagna visibilmente sino alla fine, tagliando primo il traguardo per 5 o 6 lunghezze. Il « Club Nautico » di Napoli voga assai peggio che nel Campionato Italiano, dando una palata brevissima, tutta a strappi e sbalzi, e rimane molto indietro tanto che scoraggiato a 1600 m. abbandona. 3° è *Panama* di Strasburgo a circa 3 lunghezze dal 2°.

L'armo francese è composto di buoni elementi ma inferiori assai per stile a quello di Gand.

IV. *Coppa della Svizzera.* — *Double sculls.* — 1. *Dan-Rei* del « Cercle des Régates » e del « R. Sport Nautique » di Bruxelles 7' 11"; 2. *Quo vadis* della S. C. « Milano » 7' 19"; 3. *X* del « Rowing-Club » di Parigi 8' 1"; 4. *Alsace* di Strasburgo.

I parigini (d'Heilly e Jansen) partono in testa a 34 vogando molto eleganti ed uniti. « Belgio » ed « Italia » a 300 m. sono a paro e lottano vigorosamente. A 900 « Milano » accelera la marcia, il « Belgio » pure spinge e guadagnano entrambi terreno; a 1200 i parigini cedono con meraviglia di tutti, e gli altri due equipaggi passano in testa. I belgi più uniti però e con vogata più lunga e vigorosa guadagnano terreno ed a 1300 m. sono primi. « Parigi » continua la sua corsa senza lottare, « Milano » rimasta indietro a 1500 m. sforza negli ultimi 200 ma non riesce a raggiungere i vogatori di « Bruxelles » che arrivano primi per circa 3 lunghezze.

Sorprese assai la sconfitta dei parigini; non è infatti spiegabile come vecchi vogatori della forza di d'Heilly e Jansen abbiano così poco risposto all'attacco degli avversari, nè è presumibile che la corsa del d'Heilly in skiff abbia siffattamente esaurito quest'ultimo da impedirgli di fare onorevolmente un'altra regata.

I belgi (Clarembeau e Crombet) dimostrarono buon allenamento col loro bell'assieme; pure il Gerli ed il Sacchini della S. C. « Milano » fecero una corsa onorevole, quantunque lo stile di voga degli uni e degli altri fosse assai inferiore a quello dei parigini.

Ed eccoci alla corsa *monstre* della giornata.

V. *Coppa d'Italia.* — *Outrigger* a 8. — 1. *Jimm* dello « Sport Nautique » di Gand 5' 55"; 2. *Granchio* della « Libertas » di Firenze 5' 59"; 3. *Mousserolles* del « R.-C. Castillonnais » 6' 5".

Generale ed ansiosa l'aspettativa del pubblico. « Firenze » è ben quotata dopo la bella corsa di ieri, tanto più che si crede « Gand » affaticata dalle due corse precedenti in quattro e due. Sconosciuto l'armo di « Castillon ».

Al segnale dello starter i tre concorrenti partono in gruppo. I francesi condotti da Deltour battendo gran numero di colpi brevi, ma energici, avvantaggiano di poco. « Gand » e « Firenze » con gran calma ed assieme guadagnano a poco a poco terreno; a 800 m. « Gand » passa in testa. « Castillon » dopo continui serrate a zig-zag comincia cedere ai 1000 m. I fiorentini che sono secondi sforzano e si portano a paro con « Gand »: una bella lotta s'impegna fra i due equipaggi per 500 metri; alfine i gandesi colla solita calma ed eleganza passano e finiscono primi per circa 1 lunghezza e mezzo, due lunghezze fra « Firenze » e « Castillon », che batte molti colpi ma è condotto assai male. Grandi applausi ai vincitori.

L'armo dello « Sport Nautique » di Gand composto di elementi giovanissimi, energici e ben allenati, sebbene di taglia non esageratamente vigorosa, ha così ottenuto l'ambito onore di conquistare la Coppa d'Italia. Esso è senza dubbio superiore per stile agli altri concorrenti: eleganti i movimenti dei corpi, caratteristico il così detto *balancement*, lunga e vigorosa la palata, svelto lo slancio della braccia e ben preparati i corpi all'attacco; tutto concorre a far sì che l'imbarcazione cammini slanciata e rapida. I vogatori poi oltre ad un assieme perfetto hanno una calma e sicurezza invidiabili, locchè solo procurano un lungo, serio e prudente allenamento e le molte corse compiute. Il risultato conseguito da quest'equipaggio è tanto più lusinghiero, se si pensa che concorrono a formare il medesimo vari giovani che si trovano al primo anno di corse.

Dell'equipaggio di Firenze già dicemmo altrove: esso difese brillantemente i colori italiani e ce ne congratuliamo vivamente con lui. L'equipaggio francese, composto di elementi assai leggeri, dimostrò energia ma poca unione e poca preparazione.

In complesso gli onori della giornata toccarono anche quest'anno ai belgi e specie ai valorosi vogatori di Gand, ai quali pare che da alcuni anni siano riservate le più belle vittorie dei Campionati Europei. Quanto agli italiani, confessiamo apertamente che ci saremmo aspettato un risultato migliore. Salvo nell'otto, in cui i fiorentini si difesero con valore; nelle altre gare i nostri campioni non furono mai in grado di contendere il primato ai forestieri. Speriamo che l'esempio induca i nostri giovani volonterosi a meglio prepararsi per l'avvenire, e che nel prossimo anno pei colori italiani brilli un'altra volta il sole della vittoria.

Alle ore 9 di sera, la Società « Bucintoro » diede in onore dei canottieri uno splendido ricevimento nella sua sede: intervennero le autorità di Venezia e molte aleganti signore; fu scoperto un busto al Re, dono dello scultore Ravazza della « Bucintoro ». Parlarono applauditissimi il conte Vialardi nel consegnare all'equipaggio dello « Sport Nautique » di Gand la Coppa di Gordon Bennett, il cav. Calandri, l'avv. Pepe di Napoli e l'ing. Meloncini di Trieste.

Prima di finire due parole sul Congresso annuale della « Federazione Internazionale ». Esso ebbe luogo alla domenica alle 10,30 nel salone della Camera di Commercio, gentilmente concesso, e fu inaugurato da uno smagliante discorso del rappresentante del sindaco dott. Facci Negrati che saluta i rappresentanti esteri e termina dichiarando aperto il Congresso; risponde il delegato belga signor Duhot ringraziando a nome dei delegati esteri per le splendide accoglienze ricevute.

La presidenza del Congresso viene assunta dal cav. Capuccio, vice-presidente del « R. R.-C. I. ». Sono presenti: per la « Federazione Belga »: Duhot e Olin; per la « Federazione Francese »: Sarot; pel « R. R.-C. I. »: Capuccio, conte Vialardi e conte Foscari; per l'« Alsazia »: Rieffel; per la « Federazione Svizzera »: Wanner; per la « Federazione dell'Adriatico »: Claich.

Il presidente annuncia la prossima domanda d'iscrizione alla F. I. della « Federazione Ungherese ». Il « Deutscher Ruderverband » invitato ad unirsi alla F. I., presentò varie obbiezioni che il Congresso ritiene saranno facilmente superate.

Il conte Vialardi dà lettura del consuntivo dell'esercizio 1902-1903 che si chiude con un fondo attivo di L. 2683,85. Il conte Vialardi è quindi rieletto per acclamazione a segretario-tesoriere della F. I. pel 1903-1904.

La proposta del « R. R.-C. I. » di portare la quota d'iscrizione alla « F. I. » a L. 200 a partire dall'esercizio 1903-1904 è accettata riservandosi i delegati esteri di far approvare tale proposta dalla prima adunanza delle loro Federazioni.

Su proposta del Belgio il Congresso fa voti che ogni Federazione Nazionale adotti un sistema unico di indennità di trasferta affinchè queste siano uguali per tutti i vogatori proporzionalmente alla distanza da essi percorsa, e che siano accordate a solo titolo di spese di trasferta.

Il presidente a nome del R. R.-C. I. fa presente come le spese per l'organizzazione dei Campionati vada ognora crescendo tanto da minacciarne la futura organizzazione quando altre Federazioni si iscriveranno alla F. I., e chiede che la questione venga seriamente studiata.

Il Congresso si occupa della corsa in skiff da corrersi a Parigi il 4 ottobre sotto il titolo di Campionato del Mondo ed all'unanimità, meno il delegato francese, è d'avviso che la corsa non meriti un titolo così pomposo. Il Congresso incarica quindi il segretario di scrivere al Presidente della « Federazione Francese » affinchè il titolo venga modificato, salvo a prendere in seguito le misure che del caso qualora si avesse un rifiuto.

I Campionati d'Europa pel 1904 sono fissati pel 15 agosto a Parigi; quelli del 1905 saranno organizzati nel Belgio ed il delegato svizzero è pregato di informare la « Federazione Svizzera » che a lei spettano i Campionati del 1906.

Terminato il Congresso alle 12 i Congressisti sono invitati a colazione all'Hôtel Britannia dalla Sezione Veneta del « R. R.-C. I. ». Inutile dire quale fosse il tema dei discorsi; questi si aggiravano esclusivamente sulla splendida organizzazione data ai Campionati; sulla bellezza del panorama di Venezia e sulle previsioni delle gare del pomeriggio. Pochi brindisi ma scelti ed applauditi chiuse la simpatica riunione ed i delegati montarono in lancia per recarsi ad assistere ai Campionati d'Europa.

E così ebbero termine le feste di Venezia che lasciarono nell'animo degli intervenuti il ricordo vivissimo ed incancellabile dell'ospitalità ed affabilità veneziana.

Esse.

LE REGATE DI LIVORNO

Il « R. Y.-C. I. » ha abbandonato il golfo Tigullio, ed ha fatto le *Neptunalia* a Livorno. Il cambiamento si deve in gran parte all'opera del cav. Ugo Ubaldo Tonietti, presidente della Sezione Toscana del « R. Y.-C. I. », il quale non badando alle conseguenti fatiche per risuscitare detta Sezione, riuscì magnificamente nel suo intento. Ma dove l'opera sagace del cav. Tonietti si esplicò con maggior vigore fu nell'assicurare alle regate di Livorno premi cospicui per importanza di doni e premi in contanti. Malgrado il lavorio fatto dal Presidente della Sezione Toscana per preparare un numeroso concorso di yachts alle gare, nel qual lavorio venne con vero amore sportivo coadiuvato dall'avv. cav. P. E. Vacha Strambio, solerte segretario di detta Sezione, il concorso non corrispose totalmente all'aspettativa.

La Liguria avente il maggior numero di yachts che vanno dalla serie 5ª alla 1ª, e che nelle gare di Provenza è rappresentata sempre come la parte principale della bandiera italiana, non mandò che 5 yachts, lasciando alle natie spiaggie: *Spring*, *Leda*, *Nella*, *Electa*, *Luigina*, *Lygia*, *Nila*, *Dai-Dai III*, *Linotte*, *Zazà*, *Nameless*, *Fulgor*, ecc. In compenso si può dire che la riunione di Livorno rappresentò quasi totalmente il fiore dei nostri yachts da corsa.

Un pubblico assiduo e discretamente numeroso ha assistito a tutte le gare. Sulla rotonda Pancaldi ove era posto il traguardo, convenivano giornalmente gentili ed eleganti signore, fra le quali ho sempre notato, le signore, march. Ginori, Bice Tonietti, Coltelletti Peggy, Semama, Maurogordato, nobile Colacchioni, contessa Maria D'Albertis Cartier, signora Orlando, Anteri, Capellini, marchesa di Santasilia, Pachò, principessa della Catena, Anarratone, Nathan, Rodocanacchi, ecc. Fra il sesso forte ho notato fra i più assidui, i signori: marchese Ginori Lisci, nobile Colacchioni, nobile Capellini, cavaliere Vacha Strambio, Lodovico Pachò, comandante Bonomolo, C. Perti, Carelli, Bonsignore, Leonetto Bacci, principe Strozzi, marchese Paolino Spinola, onor. Di Palma, onor. Brunicardi, Verdinois, Ferrara, Romani, i tenenti di vascello Coltelletti, Marchini, Delbuono, Orlando, il sottotenente di vascello Bichi, ecc.

2 agosto. — Bella brezza da ponente maestro che spira regolare per tutto il percorso.

1ª Gara. — Yachts superiori alle 10 tonn. — Partono ***Mag-***

dalen 23 tonnellate, del cav. U. Ubaldo Tonietti e *Caprice* 22 tonn., del signor Emilio Anatra.

Negli incontri avvenuti fra questi due yachts alle regate internazionali di San Remo, *Magdalen*, eccettuata una corsa, rimase sempre vincitore. Il nuovo incontro è vivamente atteso quantunque le condizioni del mare, del tempo e del percorso siano molto diverse. A San Remo infatti, il mare fu sempre più mosso, ed il triangolo di regata, aveva un magnifico lato di bolina, mentre a Livorno, dati i venti dominanti, e specialmente quelli che hanno spirato, il triangolo scaleno presentava l'ipotenusa al vento in poppa ed il cateto maggiore a vento largo.

Magdalen guidato dal suo proprietario prende facilmente la testa e la mantiene fino al termine della corsa con tenuta irreprensibile. *Caprice* che al 1° giro aveva appena 3 minuti di ritardo, al 3° ne ha 19.

Percorso 3 giri del triangolo, 18 miglia circa.

	tempo vero	tempo comp.	
Magdalen	3° 06' 09'	3° 06' 09'	1° premio
Caprice	3° 24' 28"	3° 23' 57"	2° »

2ª *Gara.* — Yachts da 2,50 a 10 tonn. — Si trovano in gara *Sally*, 10 tonn., del cav. Garibaldi Coltelletti; *Nada*, 10 tonn., del comm. I. G. Florio; *Acnaib*, 10 tonn., del principe di Fondi; *Melisenda*, 5 tonn., del signor Mario Dall'Orso, *Sfinge* del signor Emilio Anatra. Come si vede il gruppo dei concorrenti è oltremodo interessante, specialmente per il nuovo incontro fra *Sally* e *Nada*, dal quale si può desumere l'utile portato al primo dalla piccola modificazione fatta al suo *fin*.

Sally guidato dal suo proprietario prende brillantemente la testa di corsa, distanziando grado grado *Nada*, guidato dal signor Paolo Rodocanacchi; *Nada* ha la randa in condizioni non totalmente felici. Appena compiuto il primo giro le previsioni a favore di *Sally* divengono certezza, come appare fuor di dubbio che i 10 tonn., eccettuato *Acnaib*, salveranno facilmente il compenso che devono rendere ai 5 tonnellate. *Acnaib*, come si sa, è in condizioni sportive antiquate, perchè il Principe di Fondi, che ne è finissimo skipper, lo tiene come *cruiser*, ed è da anni, infatti, che egli si reca da Napoli unitamente al fratello alle regate livornesi, liguri e di Provenza, su *Acnaib*, dando così un magnifico esempio di passione marinara. *Melisenda* era guidata dal signor Giovanni Bocciardo, e *Sfinge* dal signor Delli Paoli, che da 3 anni dimostra la sua perizia nautica su questo bizzarro battello.

Percorso 18 miglia.

	tempo vero	tempo comp.	
Sally	3° 02' 18"	3° 02' 18"	1° premio
Nada	3° 07' 04"	3° 07' 04"	2° »
Melisenda	3° 20' 34"	3° 08' 52"	3° »
Sfinge	3° 23' 36"	3° 11' 54"	
Acnaib	3° 20' 54"	3° 20' 54"	

3ª *Gara.* — Yachts inferiori alle tonn. 2,50. — Si presentano *Sander*, tonn. 2,50, del cav. A. Dario Centurini; *Linton II*, tonn. 2,50, del signor Arturo Mosconi; *Fram* ex *Azio V*, 1 tonn., del signor Gottardo Lavarello; *San Graal*, 1 tonn., del cav. A. Vacha Strambio; *Bianca*, 1 tonn., del ragioniere Zardoni.

Le previsioni sono tutte in favore di *Sander* il quale con vento regolare ha ormai una fama di corridore formidabile. Molta aspettativa per il primo incontro *marinaro* fra *San Graal* e *Fram*. *Sander* al 1° giro ha quasi 7 minuti di precedenza su *Fram* guidato dal signor Pasteur e 9 su *San Graal* guidato dal signor Orlando. *Bianca* viene ultimo distanziato. La corsa continua in quest'ordine e *Sander* guadagna brillantemente il compenso che deve rendere.

Percorso due giri del triangolo, 12 miglia.

	tempo vero	tempo comp.	
Sander	2° 14' 15"	2° 14' 15"	1° premio
Fram	2° 31' 22"	2° 19' 18"	2° »
San Graal	2° 39' 42"	2° 27' 38"	3°

Linton II abbandona dopo il 1° giro.

3 agosto. — Giornata di gare molto interessante, perchè si correranno le due prime prove per la Coppa delle LL. MM. il Re e la Regina e di S. A. R. il Duca degli Abruzzi. La Coppa delle LL. MM. vien corsa dai yachts superiori alle 5 tonn. e quella di S. A. R. il Principe Luigi di Savoia, dai yachts da 1 a 5 tonnellate. Il vento spira al mattino abbastanza fresco da ponente maestro, con salto a mezzogiorno al secondo giro. Il mare è leggermente mosso.

Magdalen e *Sally* sono guidati dai rispettivi proprietari, *Caprice* dal Principe di Fondi, *Nada* ha lo skipper del giorno precedente. Non si presenta *Acnaib*. La partenza avviene in gruppo splendido. *Caprice* questa volta pare abbia acquistato un passo più veloce perchè stringe gelosamente il suo forte concorrente *Magdalen*, che guida la corsa. Tutti gli occhi sono rivolti a questi due yachts condotti con speciale perizia che si battono con vero accanimento. *Magdalen* guadagna sempre un po' nel lato di bolina, ma perde negli altri: al 2° giro *Caprice* ha meno di un minuto di ritardo ed all'ultimo prende la testa ed arriva con un minuto di precedenza guadagnando così la 1ª prova per 1' 31".

Fra i 10 tonn. la gara fu meno accanita. *Sally* persegue il suo cammino sperando nel compenso che deve ricevere dai due maggiori concorrenti, ma non perde di vista il suo avversario di serie, il quale del resto anche questa volta resta grado grado distanziato.

	tempo vero	tempo comp.	
Caprice	2° 50' 22"	2° 49' 51"	1° premio
Magdalen	2° 51' 22"	2° 51' 22"	2° »
Sally	3° 09' 24"	2° 58' 57"	3° »
Nada	3° 13' 00"	3° 02' 33"	

2ª *Gara.* — 1ª prova della Coppa di S. A. R. il Duca degli Abruzzi. — Corrono *Melisenda*, 5 tonn.; *Sfinge*, *Sander*, 2,50 tonn.; *Endrick*, 2,50 tonn., nuovo venuto guidato dal suo proprietario, marchese Paolo Pallavicino; *Linton II*, tonnellate 2,50. Tutti i yachts hanno gli skippers del giorno precedente.

Melisenda prende la testa di corsa che tiene per tutto il 1° giro, ma poi viene sorpassato da *Sfinge*. La lotta diventa stretta, i due yachts gareggiano nell'abilità delle manovre, ma più distante viene insidioso avversario *Sander*, il quale nei due primi giri sta ancora nel compenso. *Sfinge* guida sempre la corsa e gli arrivi dell'ultimo giro sono attesi ansiosamente a causa di *Sander* il cui arrivo decide della vittoria. Ad un dato momento si vede il yacht del cavaliere A. Dario Centurini rallentare la corsa, e si viene a sapere dopo che ha dovuto riparare un'avaria alle sartie. Quando arriva *Sander* si calcola che ha perduto il 1° premio per tre secondi. Percorso 12 miglia.

	tempo vero	tempo comp.	
Sfinge	3° 20' 15"	3° 20' 15"	1° premio
Sander	3° 31' 54"	3° 20 18"	2° »
Melisenda	3° 21' 44"	3° 21' 44"	3° »
Endrick	3° 50' 36"	3° 39' 00"	

3ª *Gara.* — Yachts della 1ª serie. — Corrono i tre concorrenti di ieri. *San Graal* quest'oggi appare più in forma ed arriva primo al 1° giro. *Fram* nel lato di bolina rompe l'albero ed abbandona.

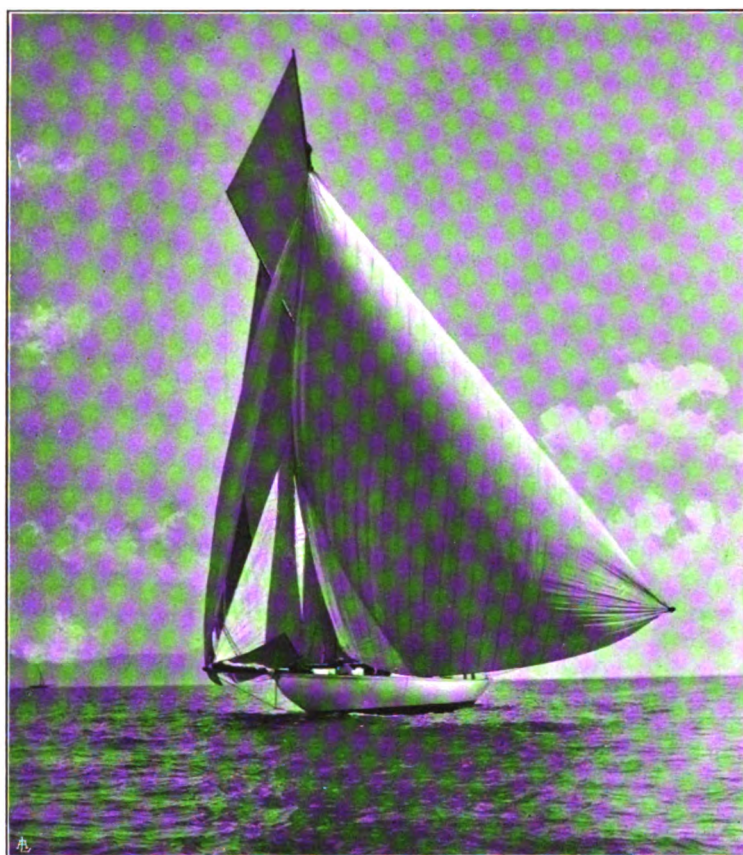
1° premio, dono del Ministero della Marina. Percorso 12 miglia.

San Graal	2° 41' 50"	1° premio
Bianca	3° 27 05"	2° »

4 agosto. — Mare mosso, vento fresco da maestro che a metà del 3° giro salta a N. N. O. 2ª prova della Coppa delle LL. MM. il Re e la Regina. Entrano in gara i rispettivi concorrenti di ieri, con gli stessi skippers. *Caprice* parte splendidamente e non si lascia sorpassare dal suo fiero avversario *Magdalen*. *Nada* a sua volta prende subito vantaggio su *Sally* nel lato di bolina bordeggiando più alla costa. La corsa continua così senza varianti, ma con sostenuto interesse in particolar modo per la lotta fra i primi due. *Nada* arriva anche con una brillante precedenza. *Caprice* arriva con una precedenza di 59" e guadagna la Coppa delle LL. MM.

Percorso 18 miglia.

	tempo vero	tempo comp.	
Caprice	3° 36' 05"	3° 35' 34"	1° premio
Magdalen	3° 37' 04"	3° 37' 04"	2° »
Nada	3° 50' 26'	3° 39' 59"	3° »
Sally	3° 56' 09"	3° 45' 42"	

Seconda prova, Coppa Duca degli Abruzzi. Gli stessi concorrenti e gli stessi skippers. Nuova lotta fra *Melisenda* e *Sfinge*. *Melisenda* viene sorpassato nel 1° giro dal suo concorrente, ma al 2° riprende la testa di corsa. *Sfinge* però nel lato di ponente al 3° giro lo raggiunge ed arriva con un vantaggio più notevole di quella del giorno precedente, vincendo così la Coppa del Duca degli Abruzzi. Questo si deve forse al salto del vento a N. N. O., che sorprese *Melisenda* distanziato, a metà del lato di levante, obbligandolo a fare il resto del cammino tutto di bolina stretta. Ma il più danneggiato dalla nuova direzione del vento fu *Sander* il quale dovette far tutto di bordeggio il lunghissimo lato di levante, cosa che portò naturalmente una disparità di rapporti nei tempi di corsa. Percorso 12 miglia.

Alle regate di Livorno - *Sally* con vento in poppa (fot. E. Arbocò, Sturla).

	tempo vero	tempo comp.	
Sfinge	4° 07' 51"	4° 07' 51"	1° premio
Melisenda	4° 10' 06"	4° 10' 06"	2 »
Sander			3° »

Endrick abbandona distanziato al 2° giro.

7 agosto. — Non essendovi stata gara decisiva per le due Coppe abbiamo avuto due giorni di riposo. La quarta giornata di corse si inizia con una discreta brezza da S. E. che gira durante le corse a S. S. E. e rallenta all'ultimo giro. Questa direzione nuova del vento è salutata con piacere dai yachtsmen presenti, perchè offre nuovi confronti nelle andature dei yachts. Le due vittorie di *Caprice*, hanno provocato un po' di fermento fra gli appassionati della vela. Si parla di un *match* con forte posta da corrersi fra *Caprice* e *Magdalen* con scommesse a favore del yacht del cav. Tonietti.

1ª *Gara.* — Yachts superiori ai 10 tonn. — *Magdalen* fa una eccellente partenza; *Caprice*, che ha un ritardo di circa 20" si tiene sempre vicinissimo al suo avversario in modo che al 1° giro *Magdalen* taglia alla distanza di soli 14'. La corsa continua fra l'emozione degli spettatori. Si nota che quel che *Magdalen* guadagna di bolina, perde in poppa. Ma il vantaggio che *Magdalen* acquista nelle bordate gli assicura la vittoria, che appare certa all'ultimo giro quando si calcola nel lato di levante che *Caprice* sia distanziato di circa due minuti e mezzo. Percorso 18 miglia.

	tempo vero	tempo comp.	
Magdalen	3° 16' 53"	3° 16' 53"	1° premio
Caprice	3° 19' 52"	3° 19' 21"	2° »

2ª *Gara.* — Yachts della 4ª serie. — I due antichi *defenders* della Coppa di Francia si trovano in gara con gli stessi skippers. Corre anche *Acnaib* il quale è guidato dal suo proprietario Principe di Fondi. *Sally* al primo giro ha circa due minuti di vantaggio sul suo concorrente, e continua a guadagnar cammino con brillante tenuta. Nell'ultimo giro mentre *Sally* va a buon vento è avvicinato da *Nada*, ma *Sally* orsa e riprende il suo vantaggio. Percorso 18 miglia.

Sally	3° 34' 50"	1° premio
Nada	3° 38' 07"	2° »
Acnaib	3° 55' 23"	3° »

3ª *Gara.* — Yachts della 3ª serie. — *Melisenda* quest'oggi ha per skipper il sig. Ettore Bocciardo, *Sfinge* il suo abilissimo sig. Delli Paoli, dico abilissimo anche nel senso dell'acrobatismo necessario a navigare su derive del tipo *Sfinge*.

Melisenda con rotta attentissima riesce a compiere il primo giro in testa, ma al 2° è distanziato dal suo avversario di circa 7 minuti, dei quali riesce a guadagnar tre nell'ultimo giro.

Percorso 18 miglia.

Sfinge	3° 41' 17"	1° premio
Melisenda	3° 44' 56"	2° »

Gara Corinthian per la 1ª e 2ª serie. - Per difetto di *gentlemen* non si presentano i tonn. 2,50 *Endrick*, *Sander*, *Linton*. Restano in gara due una tonn. e cioè *Fram* e *San Graal*. Sul primo imbarcano il tenente di vascello Marchini, il conte Filippo d'Albertis ed il sig. Edoardo Pasteur. Sul secondo i signori ragioniere Zardoni ed Amorosi.

San Graal parte buon primo e si mantiene per un certo punto in testa, ma presso la boa di levante viene sorpassato dal suo concorrente, il quale progredisce rapidamente nel suo vantaggio. I due equipaggi hanno manovrato in perfetta comprensione marinara. Percorso 12 miglia.

Fram	3° 11' 03"	1° premio
San Graal	3° 28' 58"	2° »

8 Agosto. — Bella brezza da maestro che gira un poco a ponente durante le gare.

1ª *Gara.* — Yachts superiori alle 10 tonnellate. — Nuovo incontro interessante tra *Magdalen* guidato sempre dal suo proprietario e *Caprice* sul quale si trova nuovamente come skipper il Principe di Fondi. La gara assume un carattere di match veramente accanito. *Caprice* compie il 1° giro con 56" di vantaggio che aumenta sempre in modo che al 2° giro la differenza è di circa tre minuti. *Magdalen* però al 3° giro si riprende ed all'arrivo la differenza non è che di un minuto e 12". Percorso 18 miglia.

	tempo vero	tempo comp.	
Caprice	3° 47' 00"	3 46' 29"	1° premio
Magdalen	3° 48' 12"	3° 48' 12"	2° »

2ª *Gara.* — Yachts della 4ª serie. — Si presentano *Nada* e *Sally* guidati sempre dagli stessi skippers e *Acnaib*.

Lotta molto interessante fra *Nada* che compie in testa il primo giro e *Sally* il quale nel lato in poppa riesce a prendere brillantemente il primo posto. *Nada* lo stringe e cerca speculare nel bordeggio, ma *Sally* si mantiene in buona rotta ed arriva primo per quasi due minuti. Percorso 18 miglia.

Sally	3° 53' 22"	1° premio
Nada	3° 55' 27"	2° »
Acnaib	4° 07' 27"	3° »

3ª *Gara.* — Yachts di 5 tonnellate. — *Melisenda* e *Sfinge* hanno i loro soliti skippers: ma questa volta il sig. Ettore Bocciardo è più fortunato ed ottiene una bella vittoria. Partito eccellente primo *Melisenda* guida la corsa fino al termine. Percorso 18 miglia.

Melisenda	3° 53' 47"	1 premio
Sfinge	3° 59' 06"	2° »

4ª *Gara.* — Yachts della 2ª serie. — Corrono *Sander* ed *Endrick* il quale parte primo e si mette al vento del suo forte competitore. *Sander* fa dei piccoli bordi verso il frangi flutti e riesce in breve a passar di prua ad *Endrick* distanziandolo gradatamente. Al 1° giro la differenza è di oltre due minuti, ma al secondo la distanza aumenta e *Sander* fa una delle sue rapide corse abituali. Percorso 12 miglia.

Sander	2° 54' 03"	1° premio
Endrick	3 02' 13"	2° »

5ª *Gara.* — Yachts della 1ª serie. — Corrono *Fram*, *San Graal* e *Bianca*. Alla partenza i primi due investono e *San Graal* che ha subito qualche piccola avaria investe. *Fram* compie la corsa si può dire da solo perchè *Bianca* al 1° giro era indietro di quasi 15 minuti. Questo è più che naturale essendo *Bianca* un campione di due o tre anni fa a Genova della serie speciale tipo canotto o gozzo. Percorso 12 miglia.

Fram	3° 24' 43"	1° premio

A proposito dell'investimento vi fu protesta ma la Giurìa ha ammesso le ragioni di *Fram*.

9 Agosto. — L'ultima giornata presenta uno speciale interesse, avendo stabilito la Giuria, per iniziativa eccellente del cav. U. Ubaldo Tonietti, di variare il percorso mettendo due boe contro vento alla distanza di 4 miglia una e di 2 1/2 l'altra dal traguardo, facendo doppiare queste boe due volte ai yachts concorrenti. L'idea venne accettata, come più rispondente al criterio sportivo.

1ª gara. — Yachts superiori a 10 tonnellate. — I premi di questa giornata aggiunta consistono: in un oggetto d'arte offerto da S. A. R. il Duca di Genova, in un cronografo d'oro, dono del Presidente della Sezione toscana cav. U. Tonietti, in due oggetti d'arte offerti dal Sindaco di Livorno marchese Malenchini ed in medaglie.

Mare calmo, vento da maestro.

Magdalen, oltre il suo proprietario ha a bordo la sig.a Bice Tonietti e la sig.na Orlando. *Caprice* è nuovamente guidato dal Principe di Fondi il quale pare che colla sua fine pratica nautica porti fortuna al yacht del sig. E. Anatra. La gara resta in effetto divisa per serie, e prosegue straordinariamente serrata. *Magdalen* e *Caprice* nelle bordate seguono criteri diversi ma in effetto si trovano sempre vicinissimi. Al primo giro *Magdalen* passa primo per 12", in questo viramento avviene un abbordaggio. Al 2° giro *Caprice* passa avanti per 19" e l'emozione degli aspettatori si manifesta con esclamazioni, con speranze, con previsioni, con scommesse. Si vede che i due

equipaggi manovrano con ammirabile disciplina e *Caprice* riesce a mantenere la sua precedenza che all'arrivo consiste in tempo vero, in un vantaggio di 19''. Percorso 16 miglia.

	tempo vero	tempo comp.	
Caprice	3° 30' 09''	3° 29' 41''	1° premio
Magdalen	3° 30' 28''	3° 30' 28''	2° »

Le vittorie di *Caprice* suscitano molti commenti. È opinione generale che *Magdalen* sia un campione più formidabile, ma che la sua velatura non è troppo atta alle brezze del mediterraneo. Certo che *Caprice* deve anche le sue vittorie al Principe di Fondi, ma non si può disconoscere che esso relativamente è più invelato, in confronto del suo concorrente.

2ª *Gara*. — Una gara ugualmente accanita avviene fra i 10 tonn.; *Sally* è guidato sempre dal cav. Garibaldi Coltelletti, e *Nada* dal sig. Paolo Rodocanacchi. Differenza di bordate, *Sally* va al largo, *Nada* alla costa, ma sulla boa si trovano tutti e due vicini in modo che compiono il primo giro, *Sally* in testa, con meno di un minuto di differenza. La gara continua sempre così serrata che *Nada* perde soltanto su 8 miglia un 38''. Percorso 16 miglia.

Sally	3° 27' 12''	1° premio
Nada	3° 27' 51''	2° »

3ª *Gara*. — Yachts da una a 5 tonnellate. — Corrono *Melisenda*, *Sfinge*, *Sander*, *Endrick* i quali sono guidati dagli skippers degli altri giorni. *Melisenda* e *Sfinge* virano al largo mentre i due tonn. 2,50 fanno dei piccoli bordi verso il frangi flutti, lasciando libera azione ai concorrenti maggiori, per cui la corsa non resta più d'insieme, ma di serie.

Anche su questo percorso *Sfinge* riesce ad aver ragione del suo avversario ed al primo giro ha già oltre 2 minuti di vantaggio. È strano che al secondo giro la distanza non aumenti, ma *Sfinge* guida la corsa fino al termine. Percorso 16 miglia, tempo compensato.

Sfinge	3° 48' 42''	1° premio
Melisenda	3° 50' 53''	2° »
Sander	3° 51' 12''	3° »

Endrick abbandona distanziato.

4ª *Gara*. — Nella prima serie *Fram*, *San Graal* e *Bianca* s'incontrano sul nuovo percorso e *Fram* al 1° giro ha oltre 6 minuti di precedenza su *San Graal*. Percorso 10 miglia.

Fram	2° 29' 02''	1° premio
San Graal	2° 38' 32''	2° »
Bianca	3° 08' 39''	3° »

Con questa gara ebbero termine le regate di Livorno, riuscite interessantissime ed ordinate.

Il cav. M. Ubaldo Tonietti, che ne è stato l'anima, può essere lieto del risultato, del concorso di simpatia e di opera che ha circondato la sua iniziativa nautica, destinata ad un avvenire sempre più prospero e fecondo.

SKIPPER.

La coda alle regate di Pavia

Lettera aperta alla "Rivista Nautica" ed ai lettori di essa

cco la ragione di un breve articolo: *La coda etc...* Questo titolo stuzzicherà la curiosità di molti lettori che così saranno indotti a leggere queste righe: ed io sarò ben lieto di tanta loro bontà, perchè questa volta ho davvero il vivo desiderio, anzi il bisogno, di attrarre la loro attenzione sulla mia prosa. Ma, per non abusare della loro buona fede usando dell'artificio di tener sempre sospesa la loro attenzione fino all'ultimo permettendo che la loro fantasia abbia a raffigurarsi altra specie di *code* non affini a quella che è oggetto di questo articolo, dirò subito che la *coda... de qua* non è neppure nautica ma semplicemente *letteraria* e che *la causa prima di essa* risale nè più nè meno che al proto della *Rivista Nautica:* il quale nel mio articolo sulle Regate di Pavia, che figura nel numero d'agosto di questa *Rivista*, non rendendo il dovuto omaggio al mio segretario calligrafo al quale avevo dettata la minuta per la stampa, si permise di introdurre delle varianti che io assolutamente non voglio accettare perchè, convinto come sono che i lettori non avranno potuto *digerirle*, non intendo che essi possano far ricadere su di me la colpa di una loro cattiva digestione.

Al proto della *Rivista Nautica* non pareva sufficiente l'epiteto di *valorosi* che io in principio di quell'articolo avevo applicato *agli altri* corrispondenti della *Rivista*, per cui nella 7ª riga della 1ª colonna volle qualificarli *prodi* stampando: « *di cui le sono prodighi gli altri suoi prodi corrispondenti* »; mentre la minuta diceva « *di cui le sono prodighi gli altri suoi valorosi corrispondenti* ».

Nella mia esclamazione a riga 31ª della 1ª colonna, invece di stampare, a proposito della *Rivista Nautica* che io accusavo di complicità, non a sensi del Codice penale, si intende, « *che fu... sua complice necessaria* »; stampò che « *fu essa... complice necessaria* ». A metà della 11ª riga della 3ª colonna trovo un *cui* che non voglio farmi rinfacciare dal mio vecchio maestro elementare; la minuta in quel punto porta invece scritto un *con*, e nella riga 29ª della stessa 3ª colonna vedo un *juniores* che deve invece essere *junior*. A riga 50ª della 4ª colonna il proto, sognatore forse di una riforma *rinnovellatrice* dell'esercito, volle accomodare il testo dell'articolo ai suoi ideali ed invece di riprodurre la proposizione « *l'esercito si immolava* » che era scritta nella minuta, stampò: « *l'esercito si rinnovellava* ». Avrà forse creduto di *lanciare* la sua idea, ma il luogo non era opportuno tanto che, lo giurerei, i lettori *non avranno capito niente*. Forse avranno capito, intuendo l'errore del proto, quando nella terz'ultima riga della 6ª colonna, avranno visto una *n* aggiunta al *pareva*, dove la minuta suonava *mi pareva dicessero* e non già *mi parevan dicessero*. Quella *n* rappresenta dunque l'estrema punta della coda alle Regate di Pavia.

Speriamo che il proto non faccia altrettanto con questo articolo.

Pavia, 20 agosto 1903.

A. CELLI.

Le nostre Incisioni

Domenica, 7 giugno, scendeva al mare dal Cantiere Navale di Muggiano nel golfo di Spezia la Nave Goletta *Giovanni Pellerano*, costruita per conto dell'avv. Silvio Pellerano, Presidente della Deputazione provinciale di Massa.

Il veliero ha doppio fondo per zavorra capace di 50 tonn. d'acqua e le sue dimensioni sono le seguenti:

Lunghezza fra le perpendicolari	m.	30,74
» massima	»	33,26
Larghezza	»	7,50
Altezza a murata	»	3,64
Spostamento in pieno carico	Tonn.	500,00
Portata	»	380,00
Stazza lorda	»	235,00

Il veliero ha eleganti e comodi alloggi situati nell'ampio cassero di poppa per gli ufficiali di bordo e per l'armatore, ha una bella sala da pranzo, locale pel bagno ecc.

La sviluppata velatura e le forme snelle dello scafo permetteranno al veliero di raggiungere una buona velocità.

Al varo assistevano numerosi invitati e madrina fu la gentile signora Marianna Pellerano, consorte all'armatore, che ruppe contro la prua la tradizionale bottiglia di Champagne.

∴

Mercè la cortese compiacenza e la valentìa nell'arte fotografica del sig. Aldo Jesurum, possiamo riportare, riuniti in due quadri, i disegni delle Coppe dei Campionati Italiani ed Europei, di quelle Coppe che costituiscono il simbolo della vittoria, il premio temporaneo (challenge) per il lungo lavoro dell'annata negli allenamenti dei canottieri.

Dei due quadri il primo, quello delle Coppe delle nazioni pei Campionati della « Fédération internationale des Societés d'Aviron » porta al centro in alto il premio della Francia, grande targa di bronzo, Coppa del 4 *senior*. A destra, in basso la Coppa d'Italia per l'outrigger ad 8 vogatori, quella dell'Adriatico (Istria) pel due di punta, quella della Svizzera per il *double-scull*, quella del Belgio per lo skiff, a sinistra ultima è riportata la Coppa Gordon Bennett che istituita per una gara annuale internazionale da corrersi a Venezia in outriggers ad 8 vogatori, fu per la prima volta vinta dall'armo del « Club Nautique » di Gand.

Nel 2° quadro le Coppe dei Campionati Italiani sono disposte su due file, la superiore comprende: la Coppa Duca d'Aosta per il *double-scull;* l'Avvenire skiffs *seniores;* la Duca di Genova skiffs *juniores;* la Città di Venezia venete *seniores;* la Lario per sandolini; e la Verbano per venete *juniores*.

Sulla linea inferiore nell'istesso ordine partendo da sinistra: la Coppa Vice-Presidente per yole di mare a 4 vogatori; la Coppa di S. M. la Regina per l'outrigger a quattro vogatori *seniores;* la Coppa Principe Amedeo per il due *seniores* di punta; la Coppa di S. M. il Re per l'outrigger ad otto vogatori *seniores;* e la Coppa Villanova pei due *juniores* di punta.

ROWING

NOTIZIARIO

AUSTRIA. — *Regate internazionali di Vienna.* — Il 21 giugno scorso ebbero luogo a Vienna le regate internazionali organizzate dalla « Federazione Austriaca » coll'intervento di equipaggi ungheresi. Questi su 9 corse vinsero ben 6 primi premi fra i quali il Campionato dell'Austria, vinto per la seconda volta da Miltiades Manno del R. C. « Pannonia » di Budapest ed il premio Harrach (otto *seniores*) dopo un'accanita lotta fra l'equipaggio del R. C. « Pannonia » e quello del « Normannen » di Vienna che terminò colla vittoria dell'equipaggio ungherese. Percorso 2000 m., tempo cattivo.

I. — Quattro *juniores*, 7 equipaggi in linea: 1° S. N. « Donau » di Ulm, 2° « Donauhort » di Vienna a 1/2 lunghezza, 3° R. C. « Pannonia » di Budapest a 1/2 lunghezza. Cattiva partenza di quest'ultimo.

II. — Quattro *seniores* senza timoniere: 1° R. C. « Pannonia » (Fr. Gillemot, Bauer, A. Kauser, Wampetich) *row-over*.

III. — Quattro di punta, 2° classe: 1° « Ister » di Linz, 2° S. A. « Wiking » di Linz, 3° C. A. « Ellida » di Vienna.

IV. — Due di coppia, *juniores:* 1° R. C. « Pannonia » (Ranzenberger, Koch); 2° « Donauhort ». « Pannonia » prende la testa fin dalla partenza avvantaggiando progressivamente; a 1500 m. « Donauhort » abbandona.

V. — Campionato dell'Austria in skiff: 1° R. C « Pannonia » (M. Manno) 8' 44'', 2° S. N. « Donau » di Ulm 8' 50'', 3° « Donauhort » 8' 55''. Manno prende la testa in partenza e vince indisturbato per tre lunghezze.

VI. — Quattro debuttanti: 1° S. N. « Bouna » di Brunn, 2° « Brunner Ruder Club ».

VII. — Skiffs *juniores:* 1° S. A. « Wiking » di Linz per 5 lunghezze, 2° S. A. « Neptun » di Budapest, 3° « Munchene Ruder Gesellschaft ».

VIII. — Otto *juniores*. Coppa del principe di Furstenberg: 1° S. A. « Lia » di Vienna (H. Ottopal, Hunna, Hofbauer, Konheiser, Netreffa, Pinter, Dombrowszky) 7' 28'', 2° R. C. « Pannonia ». Vinto per 1 lunghezza e 1/2.

IX. — Quattro *seniores*. Premio Silberer: 1° R. C. « Pannonia » (Gillemot, Bauer, Kauser, Wampetich), 2° « Normannen ». « Normannen » conduce la corsa fino a 1000 m. dove « Pannonia » con un serrate prende la testa per vincere facilmente.

X. — Due di coppia *seniores:* 1° R. C. « Pannonia » (Manno, Ranzenberger) *row-over*.

XI. — Quattro di punta: 1° « Pirat », 2° Donauhort, 3° « Brunner R. Verein ».

XII. — Skiffs *juniores:* 1° S. A. « Wiking » di Linz. S. A. « Neptun » abbandona a 1000 m.

XIII. — Otto *seniores*. Premio del conte Harrach: 1° R.C. « Pannonia » (Gillemot, Bauer, Kauser, Wampetich, D. Kirchknopf, Tüske, Jakabfalvy, Ranzenberger); 2° « Normannen ».

Lotta splendida e bordo a bordo fino a 1800 m. dove « Pannonia » con replicati serrate passa per vincere di tre lunghezze; dopo il traguardo l'8 di « Pannonia » si sente male.

Dopo le corse un banchetto all'Hôtel Continental riunì tutti i vogatori. Molti brindisi ed applausi ai vincitori ed ai vinti ed in particolar modo al R. C. « Pannonia » il trionfatore della riunione.

INGHILTERRA. — *Regate di Henley.* — La grande riunione internazionale di Henley incominciata il 6 luglio ebbe termine il 9, giorno in cui si corsero le finali. Ecco il risultato di questa riunione.

Grand Challenge Cup, grande corsa a otto. *1ª batteria:* 1° « Leander Club », 2° « Thames Rowing-Club ». *2ª batteria:* 1° « Third Trinity Cambridge », 2° « London Rowing-Club ». *Finale:* 1° « Leander Club » (A. K. Graham, F. J. Escombe, F. W. Varre, R. B. Etherington Smith, F. S. Kelly, B. C. Cox, T. Drysdale, H. Sanger) 7' 9", 2° « Third Trinity Cambridge » a meno di 2 m.

Stewards Challenge Club, grande corsa a quattro senza timoniere. *Batteria:* 1° « Third Trinity Cambridge », 2° « London Rowing-Club ». *1ª Semifinale:* 1° « Third Trinity Cambridge », 2° « Leander Club ». *2ª Semifinale:* 1° « Royal Netherlands R.-C. Amsterdam », 2° « Victoria R.-C. Berlin ». *Finale:* 1° « Third Trinity Cambridge » (R. H. Nelson, W. Dudley Ward, P. H. Thomas, W. H. Chapman) 8' 5", 2° « Royal Netherlands R.-C. Amsterdam » ad 1 lunghezza e 3/4.

The Silver Goblets, due di punta senza timoniere. *Batteria:* 1° « Victoria R.-C. Berlin », 2° « Third Trinity Cambridge ». *Finale:* 1° « Victoria R.-C. Berlin » (A. Ehrenberg, L. Klaus) 8' 45", 2° « Kingston R.-C. ».

Diamond's Sculls, skiffs. *1ª batteria:* 1° F. S. Kelly (Oxford), 2° K. Ernst (Wiking Berlin). *2ª batteria:* 1° H. F. Blackstaffe, 2° W. W. Field (Oxford). *3ª batteria:* 1° A. H. Cloutte (London R.-C.), 2° C. Haffner (Victoria R.-C. Berlin). *4ª batteria:* 1° J. Beresford (Kensington R.-C.), 2° J. B. Juvenal (Filadelfia). *5ª batteria:* 1° F. S. Kelly (Oxford), 2° H. F. Blakstaffe (Vesta R.-C.). *6ª batteria:* 1° G. Rixon (Kingston R.-C.), 2° C. Thorn (London R.-C.). *1ª Semifinale:* 1° F. S. Kelly (Oxford), 2° A. H. Cloutte (London R.-C.). *2ª Semifinale:* 1° J. Beresford (Kensington R.-C.), 2° G. Rixon (Kingston R.-C.). *Finale:* 1° F. S. Kelly (Oxford) 8' 41", 2° J. Beresford (Kensington R.-C.).

Thames Callenge Cup, seconda corsa a otto. *1ª batteria:* 1° « Jesus College Oxford », 2° « Avon R.-C. Bath ». *2ª batteria:* 1° « Kingston R.-C. », 2° « London R.-C. ». *3ª batteria:* 1° « Trinity College Dublin », 2° « Wickeham R.-C. ». *4ª batteria:* 1° « Newry R.-C. », 2° « Thames R.-C. ». *1ª Semifinale:* 1° « Kingston R.-C. », 2° « Jesus College Oxford ». *2ª Semifinale:* 1° « Trinity College Dublin », 2° « Newry R.-C. ». *Finale:* 1° « Trinity College Dublin » 7' 37", 2° « Kingston R.-C. ».

Ladies Challenge Plate, otto studenti. *Batteria:* 1° « Magdalen College Oxford », 2° « Jesus College Cambridge ». *1ª Semifinale:* 1° « Magdalen College Oxford », 2° « Trinity College Dublin ». *2ª Semifinale:* 1° « Eton College », 2° « Radley College Oxford ». *Finale:* 1° « Magdalen College Oxford » 7' 33", « Eton College » ad 1 lunghezza e 1/4.

Visitor Challenge Cup, quattro studenti. *Batteria:* 1° « Magdalen College Oxford » *row-rover* pel ritiro di « Third Trinity Cambridge ». *Finale:* 1° « University College Oxford » 8' 26", « Magdalen College Oxford » ad 1 lunghezza.

Wyfold Challenge Cup, seconda corsa a quattro senza timoniere. *Batteria:* 1° « Kingston R.-C. », 2° « Staing R.-C. ». *Finale:* 1° « Kingston R.-C » 8' 28", 2° « London R.-C. » ad 1 lunghezza ed 1 m.

UNGHERIA. — *(R. M.)*. — Il 14 giugno scorso ebbero luogo a Budapest le regate internazionali bandite dalla « Federazione Ungherese delle Società di canottaggio ». Il percorso di 2000 m. era sul Danubio vicino all'isola di S. Margarèthe, e grazie al tempo splendido molte signore in eleganti *toilettes* assistettero alle gare, alle quali presero parte i più forti equipaggi del paese. Il R. C. « Pannonia » si attribuì la parte del leone avendo i suoi rappresentanti battuto per ben due volte gli equipaggi della S. C. « Normannen » di Vienna.

Ecco ora i risultati di queste gare.

I. Quattro di punta debuttanti. 1° R. C. « Pannonia » (Jordan, Dombo, Nerey, Seenger); 2° S. A. « Duna »; 3° C. A. « Siràly ».

II. Skiffs *juniores*. 1° S. A. « Neptun » (Olah); 2° C. N. « Nemzeti » (Killer).

III. Coppa della Federazione « Tisza ». Quattro di punta. 1° R. C. « Pannonia » (Gillemot, Kauser, Bauer, Wampetich). L'equipaggio viennese della « Normannen » abbandona a 1000 metri quando era dietro di una e mezza lunghezza.

IV. Campionato in skiffs. Si presenta solo Miltiades Manno del R. C. « Pannonia », compie il percorso ed è nuovamente proclamato Campione d'Ungheria.

V. Premio dello Stato. Quattro di punta *juniores*. 1° C. N. « Nemzeti » (Szolmer, Hachel, Toldy, Dechan); 2° R. C. « Pannonia ». Lotta accanita per tutto il percorso vinto per m. 1,50.

VI. Skiffs, *seniores*. 1° S. A. « Neptun » (Olah); 2° C. N. « Nemzeti » (Killer).

VII. Quattro di punta, 1ª classe. 1° R. C. « Pannonia ». Nuova vittoria del R. C. « Pannonia » contro l'equipaggio viennese del « Normannen », che abbandona a 1200 m.

VIII. Quattro di punta, 2ª classe. 1° S. A. « Siraly ». Corsa vinta dal R. C. « Pannonia » che vien messo fuori gara per aver toccato i remi della S. A. « Siraly ». La Giuria fa ripetere la corsa dalla S. A. « Siraly » e « Normannen », che termina colla vittoria del primo.

IX. Otto di punta, *seniores*. 1° R. C. « Pannonia » (Ranzenberg, Jakabfalvy, Tüske, Kirchknopf, Wampetich, Kauser, Bauer, Gillemot); 2° S. A. « Duna ». Corsa interessantissima condotta dalla S. A. « Duna » fino a 1500 m., dove il R. C. « Pannonia » attacca per vincere di una lunghezza.

YACHTING

NOTIZIARIO

ITALIA. — Sul finire del mese, di luglio, quando la *Rivista Nautica* era già in macchina, ricevemmo la notizia che qui sotto riportiamo, la quale, non avendo potuto trovar posto nella puntata di agosto, diamo con piacere in questo numero.

Trilby, l'elegante e velocissimo cutter veneziano è tornato dalla sua prima crociera sulle coste occidentali adriatiche.

Partito da Venezia il 13 luglio, giungeva in Ancona, meta del viaggio, il giorno 22 dopo aver toccato Chioggia, Ravenna, Rimini e Pesaro. Da Ancona il piccolo veliero salpava, la sera del 25, con rotta per Venezia; ma, per il maltempo poggiava a Rimini donde ripartiva, verso la mezzanotte del 28, per giungere in patria il dì seguente alle 9,30 di sera.

La navigazione fu piuttosto laboriosa pel grosso mare quasi abituale, l'incostanza dei tempi, le variabilità dei venti e la difficoltà dei porti. Ma tanto il comandante (signor Giovanni Ghin) che l'equipaggio (prof. G. B. Bernardi, conte Ricchieri e signori Tomicich e Vianello) hanno più che dimenticato le fatiche nella giusta soddisfazione d'esser riusciti a condurre il primo *yacht* a vela a quelle spiaggie, anche nella buona stagione, così temute dai naviganti.

— Colla morte del costruttore U. Costaguta non si chiuse il suo cantiere, ma esso verrà assunto dal suo socio signor S. Fava in unione al signor A. Costaguta. In questo cantiere erano in costruzione un 2,50 ed un 10 tonn. e parecchie imbarcazioni a benzina pei laghi.

— Il senatore conte Martini Rossi ha ordinato al signor L. Oneto un 5 tonn., per concorrere alle prove della Coppa d'Italia.

CANADÀ. — Le prove per la Coppa del «Seawanhaka Y. C.» hanno dato nuovamente la vittoria ai Canadesi di cui il yacht *Thorella III* ha battuto tre volte di seguito il yacht americano *Koiutoo*.

— *Coppa del Canadà.* — Le regate per questa Coppa cominciate il giorno 8 agosto con due successive vittorie del Campione canadese *Strathcoma* finirono inaspettatamente colla vittoria del yacht americano.

Irondequoit vinse le ultime tre prove. La coppa passa quindi al « Rochester Y.-C. » di New-York.

FRANCIA. — La corsa dei 100 chilometri organizzata sulla Senna dal «Cercle de la Voile» per lancie automobili ha raccolto ben 23 partenti. Prima delle partenze una di queste lancie, il *Marsouin*, abbruciò ed il suo meccanico morì annegato. La corsa si svolse con tempo cattivo, ma fu molto interessante, ed il percorso fu compiuto interamente da 12 lancie nel tempo regolamentare. Nei *racers* giunse primo *Flore* in 4° 31' 49" e secondo *Alcyon* in 6° 58' 37". Dei *cruisers* da 8 HP giunse primo *Camelia* in 8° 05' 28"; dei 24 HP arrivò primo *Musette* in 6° 17' 41".

In seguito all'esito delle corse dei 100 chilometri per lancie automobili, si sta organizzando una nuova corsa Paris-Trouville, di cui il percorso sarà diviso in sei tappe: già sono iscritti ben 41 yachts.

— *Coppa del « Cercle de la Voile » de Paris.* — Il Comitato ha scelto per campione francese di questa coppa il yacht *Chocolat* appartenente al signor Valton.

— Si è formato un Sindacato per far costrurre un difensore della Coppa di Francia; sarà autore dei disegni l'architetto G. Guédon.

— Le corse per la Coppa di Francia si terranno, nel 1904, a Nizza; così decise il « Y.-C. F. ».

— (Cannes) *(J. A. M.).* — *Regate della « Société des Régates Cannoises ».*

13 luglio. — La prima giornata non fu favorita dal tempo, spirava un fortissimo vento da S. che agitava il mare ed i piccoli yachts non poterono uscire, e soli 3 dei 10 iscritti presero parte alla gara Coppa du Suquet. Partono *Lurette* del signor Lacour, montato dai signori Caisson, Flory e Mounier; *Margot* del signor de Haucké e *Yvonette* di Eymard. Questi due ultimi abbandonano e *Lurette* continua sola dimostrando così le sue qualità marine e compiendo il percorso di 8 miglia in 1° 50'. *Lurette* esce dal cantiere Baglietto di Varazze.

14 luglio. — *Gare di serie e per yachts secondo la loro lunghezza.*

4ª serie: Premio del « Y. C. F. »; 1° *Stella* 2°10'05'; 2° *Mathilde* 2 26'35"; 3° *Renée* 2°36 32" in tempo compensato.

3ª serie: 1° *Folletto* 2°14 05"; 2° *Lurette* 2°32'58" in tempo compensato.

2ª serie: 1° *Monaco* 2°10'26"; 2° *Margot* 2°32'40", tempo compensato.

1ª serie: 1° *Luisa* 2°00'00"; 2° *Croisette* 2 08'12".

Yachts secondo la lunghezza. 1ª serie: 1° *Marjolaine*; 2° *Clair de Lune*; 3° *Gallia*.

2ª serie: 1° *Caprice*; 2° *Mariette*; 3° *Marsouin*.

3ª serie: 1° *François I*; 2° *La Pipette*.

15 luglio. — Giornata splendida, debole brezza da S. come nel giorno precedente, che rinfresca alla fine del primo giro per poi cadere.

Corsa d'insieme riservata a tutti i yachts da 0 a 20 tonn.. 1° *Luisa* 2'45'12"; 2° *Monaco* 2°45'18"; 3° *Croisette* 2°56'40"; 4° *Gallia* 3°00'00"; quindi *Folletto*, *Mariette*, *Mathilde e Stella*. *Marjolaine*, *Lurette*, *Margot* e *Marsouin* abbandonano.

GERMANIA. — Gli sforzi dell'Imperatore Guglielmo per lo sviluppo del yachting in Germania si possono dire veramente coronati dal successo.

Nella ormai famosa settimana di Kiel, che fa contrapposto alla più che famosa settimana di Cowes, questo era reso evidente dallo straordinario numero di yachts di tutte le nazionalità che presenziavano alle regate; essi sommavano a circa 200, fra tedeschi, inglesi, americani, belgi e danesi; d'italiani nessuna traccia.

Le regate furono tutte interessantissime e dimostrarono, specialmente nelle piccole classi, il grado di perfezione a cui è arrivata la costruzione tedesca, che riuscì vittoriosa in un gran numero di corse. Alle regate delle *Sonderklasse*, composte di yachts costrutti sotto determinate condizioni nel paese d'origine dell'equipaggio che deve essere composto di *gentlemen*, prese parte anche un yacht francese, il *Meulan*, che non fu però fortunato, essendo arrivato nelle diverse corse molto dopo i yachts tedeschi. Nel prossimo anno vi piglieranno parte ancora tre yacht francesi, già ordinati.

INGHILTERRA. — Come in Francia anche in Inghilterra prende sviluppo la navigazione automobile. Molto interesse ha destato in questi giorni la corsa di lancie automobili per la Coppa Hamsworth, quantunque vi abbiano preso parte solo tre lancie automobili, cioè *Napier* di 75 HP, lungo m. 12,75, della casa Napier, una lancia di 9 metri e 20 HP di Tornicroft ed un'altra lancia di 9 metri e 50 HP. *Napier* si dimostrò il più veloce realizzando la velocità di 21,7 nodi sopra un percorso di 9 miglia, ma fu più rimarcata la corsa della lancia di Tornicroft che con un motore di soli 20 HP percorse le 9 miglia in 21' 14" e 3/5.

— Le prove della Coppa del « Cercle de la Voile de Paris », vinta l'anno scorso dal « Seaview Y.-C. » e che quest'anno si corse in questa città, furono vinte la 1ª di 7' 22", la 2ª di 3' 04" e la 4ª di 4' 59" da *Chocolat*, campione francese, che battè il campione inglese; la 3ª da *Iris* campione inglese di 5' 33". La 3ª vittoria del campione francese tolse la Coppa al « Seaview Y.-C. », la quale ritorna al « Cercle de la Voile de Paris » in attesa di una nuova sfida, che non tarderà ad essere lanciata.

STATI UNITI. — Le ulteriori corse di prova del nuovo campione *Reliance* hanno dato risultati molto diversi dalle prime e con marcatissimo vantaggio a suo favore. Nella prima,

fatta in mare chiuso con brezze leggere ed irregolari e mare piano, esso battè *Columbia* di 7' 40'' su 25 miglia. In una corsa seguente, fatta nelle medesime condizioni, esso battè *Columbia* di 14' 37'' e *Constitution* di 3' 2''. *Columbia* fu poi nuovamente battuta da *Reliance* di 8' 27'' in una corsa di 30 miglia. Così pure il nuovo campione si dimostrò nettamente superiore ai vecchi nelle corse che ebbero luogo a Sandy Hook, campo di corse per la Coppa d'America, avendo battuto *Constitution* di 6 minuti e *Columbia* di ben 13 minuti sopra un percorso di 30 miglia.

A proposito di questi grandi yachts dicesi che, dopo le corse per la Coppa d'America, avranno luogo parecchie corse fra di essi yachts, cogliendo così la magnifica occasione, difficilmente realizzabile, di vedere correre ben cinque campioni sulla Coppa d'America, cioè *Shamrock I*, *Columbia*, *Constitution*, *Reliance* e *Shamrock III*.

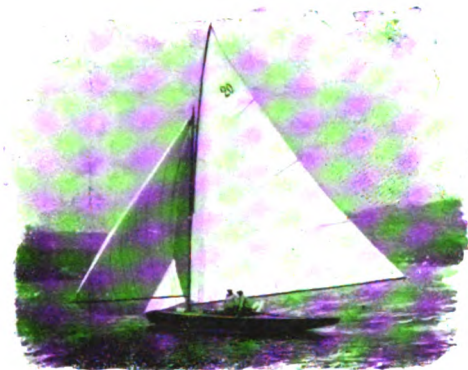
— *Coppa d'America*. - Il 20 agosto ebbe luogo la prima prova della Coppa d'America: sfortunatamente il vento era così debole ed irregolare che essa non fu potuta finire nel tempo massimo di ore cinque e mezza e la corsa fu annullata.

Il percorso era di 15 miglia al vento e 15 miglia in poppa. *Reliance* partito dopo potè lentamente raggiungere *Shamrock* ed arrivare alla boa con circa due miglia di vantaggio, mentre *Shamrock* era caduto in calma.

Il giorno 18 i due campioni furono misurati ufficialmente, le cui caratteristiche risultarono rispettivamente le seguenti:

	Shamrock	*Reliance*
Linea d'acqua . .	m. 27,35	m. 27,30
Linea di base . .	» 57,15	» 61,50
Base triangolo avanti	» 24,82	» 25,70
Tangone di spinnaker	» 24,82	» 25,50
Perpendicolare . .	» 44,10	» 45,30
Alberetto	» 21,07	» 21,90
Picco	» 20,00	» 21,85
Sup. velica . .	mq. 1332	mq. 1505

Da questa misura risulta che *Reliance* deve a *Shamrock* il compenso di 1' 57''.

Sabato, 22, si rinnovò la prova non potuta finire il 20, ed essa ebbe luogo con buona brezza. Arrivò primo con un vantaggio di più di 6 minuti *Reliance*. La prova successiva ebbe luogo il 25 e terminò con una nuova vittoria di *Reliance* in 1' 19'' in tempo compensato. La quarta prova corsa il 27 fu nuovamente annullata causa la mancanza del vento. La quinta prova fu nuovamente annullata per mancanza di vento.

Sezione Partenopea

RESOCONTO UFFICIALE

DEI

Campionati del Mezzogiorno d'Italia

NAPOLI, 2 agosto.

Gara Sardegna. — Yole di mare a quattro vogatori di punta e timoniere. — Percorso m. 2000 circa in linea retta.

Iscrizioni:

1. *Diavolo a quattro* della S. C. « Club Nautico » di Napoli (De Masellis R., Alessandrella dott. G., Avati O., Lobello R.); 2. *Jolanda* del R. S. C. « Club Nautico » di Palermo (Oro M., Damiani F., Pericone G., Folinea N.); 3. *Cariolanti* del R. C. C. « Barion » di Bari (Diana L., Vittoria C., Lojacono D., Simi U.).

Risultato:

1° *Cariolanti* del R. C. C. « Barion » in 8' 06''.
2° *Diavolo a quattro* della S. C. « Club Nautico » in 8' 07'' 24'''.
Jolanda ritirato.

II. — **Gara Mezzogiorno.** — Imbarcazioni di tipo ed armamento libero a due vogatori senza timoniere (*double-sculls*). — Percorso metri 2000 circa in linea retta.

Iscrizioni:

1. *Ping-Pong* del R. C. « Italia » di Napoli (Pagliano F., Enrietti C.); 2. *Maria* della R. S. C. « Savoia » di Napoli (Soresi A., Frasca C.).

Risultato:

1° *Maria* della R. S. C. « Savoia » in 7' 44'' 24'''.
Ping-Pong abbandona.

III. — **Gara Partenope.** — Imbarcazioni di tipo libero a quattro vogatori di punta e timoniere. — Percorso m. 2000 in linea retta.

Iscrizioni:

1. *Guè-Guè* della S. C. « Club Nautico » di Napoli (Barbati A., Stolte L., Petteruti C., Byington O.); 2. *Scompigliati* del R. C. C. « Barion » di Bari (Gaudio C., Narducci V., Caccavallo G., Nacci G.); 3. *Jolanda* della R. S. C. « Aniene » di Roma (Fasoli A., Del Nunzio A., Belloni P., Fasoli G.).

Risultato:

1° *Guè-Guè* della S. C. « Club Nautico » in 6' 58''
2° *Scompigliati* del R. C. C. « Barion » in 7' 05'' 36'''
3° *Jolanda* della R. S. C. « Aniene » in 7' 11'' 36'''.

IV. — **Gara Sicilia.** — Yole di mare a due vogatori di punta e timoniere. — Percorso m. 2000 circa in linea retta.

Iscrizioni:

1. *Fram* del R. C. « Italia » di Napoli (Resio A., Contratti G.); 2. *Pirolino Pirolè* della S. C. « Club Nautico » di Napoli (De Masellis R., Vitale A.).

Risultato:

1° *Fram* del R. C. « Italia » in 9' 38'' 45'''.

Pirolino Pirolè ritirato.

V. — **Gara Savoia.** — Skiffs. — Percorso m. 2000 circa in linea retta.

Iscrizioni:

1. *My star* della S. C. « Club del Remo » di Roma (Moroni conte L.); 2. *Rondine* della R. S. C. « Savoia » di Napoli (Soresi A.); 3. *Chance* della S. C. « Club Nautico » di Napoli (Byington O.); 4. *Pong* del R. C. « Italia » di Napoli (Pagliano F.); 5. *Incognito* del R. C. « Italia » di Napoli (Mortara G.).

Risultato:

1° *Rondine* della R. S. C. « Savoia » in 8' 32'' 30'''

My star, Incognito abbandonano. - *Chance, Pong* ritirati.

VI. — **Gara Italia.** -- Imbarcazioni di tipo libero a due vogatori. di punta punta e timoniere — Percorso m. 2000 circa in linea retta.

Iscrizioni:

1. *Piff-paff* del R. C. C. « Barion » di Bari (Caccavallo G., Narducci V.); 2. *Uffà* della S. C. « Club Nautico » di Napoli (Barbati A., Stolte L.); 3 *Pe ffa na cosa* del R. C. « Italia » di Napoli (Montanari P., Kernot C.); 4. *Please* del R. C. « Italia » di Napoli (Ceriani U., Mortara G.).

Questa gara non ha luogo per essersi ritirati tutti gli equipaggi.

VII. — **Gara Bari.** — Yole di mare ad otto vogatori di punta e timoniere. — Percorso m. 2000 circa in linea retta.

Iscrizioni:

1. *Camaleonte* del R. C. C. « Barion » di Bari (Diana L., Simi U., Polese N., Vittoria C., Lojacono D., Scaramizzi M., Hernes G., Sforza C.); 2. *Fui Fui* del R. C. C. « Club Nautico » di Palermo (Oro M., Damiani F., Alaimo P., Pericone G., Dentici F., Folinea N., Fecarotta A., La Torre U.); 3. *Scaccomatto* della S. C. « Club Nautico » di Napoli (De Masellis R., Alessandrella dott. G., Avati O., Lobello R., Sbordone A., Vitale E., Vitale A., Lucini M.); 4. *Otto* del R. C. « Italia » di Napoli (Resio A., Della Noce N., Contratti G., Graziani T., Proto V., Paternò I., Centola F., Dal Medico G.).

Risultato:

1° *Fui Fui* del R. C. C. « Club Nautico » in 7' 14''

2° *Camaleonte* del R. C. C. « Barion » in 7' 27''

3° *Otto* del R. C. « Italia » in 7' 29'' 36'''

Scaccomatto della S. C. « Club Nautico » in 7' 30'' 24'''

VIII. — **Gara Roma.** — Imbarcazioni di tipo libero ad otto vogatori di punta e timoniere. — Percorso m. 2000 circa in linea retta.

Iscrizioni:

1. ? della R. S. C. « Aniene » di Roma (Fasoli A., Dal Nunzio A., Belloni P., Fasoli G., Pantanella A., Giuliani N., Pontecorvo G., Fasoli E.); 2. *Cake Walk* del R. C. « Italia » di Napoli (Kernot J., Martorelli G., Pinto C., Fiorentino G., Kernot E., Vitale U., Ceriani V., Dal Medico F.); 3. *Savoia* della R. S. C. « Savoia » di Napoli (Frasca C., Terilli L., Soresi A., Dell'Isola E., Pepe E., Cinque O., Cimino A., Cimino E.).

Questa gara non ha luogo perchè essendosi ritirati gli equipaggi ? e *Savoia* l'equipaggio *Cake Walk* dichiara al Giudice-Arbitro di non correr senza concorrenti.

Napoli, 2 agosto 1903.

Il Presidente della Giuria
ALFREDO PATTISON.

Il Segretario
Ing. MICHELE PLATANIA.

Sede Centrale

RESOCONTO UFFICIALE

DELLE

Regate di Campionato d'Italia

per il 1903

promosse dalla Sezione Veneta

ed organizzate dalla Sede Centrale del R. R.-C. I.

Venezia - 14 - 15 agosto

1° GIORNO — VENERDI', 14 Agosto.

I. **Coppa del Vice-Presidente.** — Campionato in yola di mare a quattro vogatori di punta e timoniere, *juniores*. — Percorso m. 2000 circa in linea retta.

Iscrizioni:

1. *Stella Polare* della S. C. « Francesco Querini » di Venezia (Olgeni C. A., Malgarotto A., Olgeni E., Gatti-Campioni E.); 2. *Calipso* della R. S. C. « Bucintoro » di Venezia (Falciai G., Baldini P., Bonato G., Cozzarini G.); 3. *Si sapeva!* della S. C. « Alfredo Cappellini » di Livorno (Mancinelli E., Pieri-Nerli M., Cardini E., Foggi G.); 4. *I Zeppi* della R. S. C. « Aniene » di Roma (Fumaroli G., Pontecorvo G., Fasoli E., Giuliani P.); 5. *Strapponi* della R. S. C. « Aniene » di Roma (Fasoli A., Del Nunzio A., Belloni P., Fasoli G.); 6. *Cariolanti* del R. C. C. « Barion » di Bari (Diana L., Vittoria C., Lojacono D., Simi U.); 7. *Fruk* della S. C. « Ticino » di Pavia (Branzoni E., Boschi O., Bottinelli A., Beccaria G.); 8. *Giulia* della S. C. « Lario » di Como (Serra R., Monza F., Garoni D., Mazzocchi S.); 9. *Piccheghe* della S. C. « Adda » di Lodi (Baini I., Miglio P., Rovida C., Spelta G.).

Risultato:

1° *Cariolanti* del R. C. C. « Barion » in 7' 09''

2° *Stella Polare* della S. C. « Francesco Querini » in 7' 19''

3° *Si sapeva!* della S. C. « Alfredo Cappellini » in 7' 23''.

N. P.: *Calipso, Giulia, Piccheghe — Strapponi, Fruk* abbandonano — *I Zeppi* ritirato.

II. **Coppa del Lario.** — Campionato in sandalino, tipo libero, ad un vogatore con pagaia. — Percorso m. 1000 circa in linea retta.

Iscrizioni:

1. *Piglialo* della S. C. « Ticino » di Pavia (Malaspina C.); 2. *Allegro* della S. C. « Ticino » di Pavia (Frattini P.); 3. *Negher* della S. C. « Milano » di Milano (Amodeo A.); 4. *Fiammifero* della S. C. « Olona » di Milano (Mercanti A.).

Risultato:

1° *Piglialo* della S. C. « Ticino » in 4' 18'' 24'''

2° *Negher* della S. C. « Milano » in 4' 34'' 24'''

3° *Allegro* della S. C. « Ticino » in 4' 53''.

Fiammifero ritirato.

III. **Coppa di S. M. la Regina.** — Campionato a quattro vogatori di punta e timoniere, tipo libero, *seniores*. — Percorso m. 2000 circa in linea retta.

Iscrizioni:

1. *Riflessi azzurri* della R. S. C. « Bucintoro » di Venezia (Chiozzotto U., Chiozzotto R., Zardinoni R., Bortolato dott. T.); 2. *Guè-Guè* della S. C. « Club Nautico » di Napoli (Barbati A., Stolte L., Petteruti C., Byington O.); 3. *Tre e mezzo* della S. C. « Libertas » di Firenze (Bensa G., Montelatici G., Baldi R., Parrini V.); 4. *Jolanda* della R. S. C. « Aniene » di Roma (Fasoli A., Dal Nunzio A., Belloni R., Fasoli G.); 5. *Riesci* della S. C. « Il Remo » di Livorno (Carlesi E., Razzaguta N., Canessa O., Bastianelli G.); 6. *Trabaccolanti* del R. C. C. « Barion » di Bari (Diana P., Narducci V., Caccavallo G., Nacci G.); 7. *Cesare* della S. C. « Lario » di Como (Lucca E., Iuvatta V., Ostinelli F., Frigerio E.); 8. *Allegri* della S. C. « Cerea » di Torino (Capsoni C., Marro G., Cagnassi U., Marchetti A.).

Risultato:

1° *Trabaccolanti* del R. C. C. « Barion » in 6' 38"

2° *Gué-Gué* della S. C. « Club Nautico » in 6' 40"

3° *Allegri* della S. C. « Cerea » in 6' 45"

N. P.: *Riflessi azzurri, Tre e mezzo, Cesare — Jolanda, Riesci* ritirati.

IV. **Coppa del Verbano.** — Premio offerto dall'esimia Patronessa Donna Maria Scala vedova Branca. — Campionato delle barche montate alla veneziana da quattro vogatori, tipo libero, *juniores.* — Percorso m. 2000 circa in linea retta.

Iscrizioni:

1. *Tripoli* della S. C. « Francesco Querini » di Venezia (Marchiori A., Tonini G., Brotto D. A., Sambo G., *popp.*); 2. *Reyer* della S. C. « Francesco Querini » di Venezia (Capato F., Cucito L., Duodo co. T., Cadel A., *popp.*); 3. *Senza bussola* della S. C. « Olona » di Milano (Mercanti A., Manfredini L., Bongrani P., Cerutti M., *popp.*); 4. *Audace* della S. C. « Cristoforo Colombo » di Pavia (Bosco dottor G., Ferrario G., Pesci V., Beccaria C., *popp.*).

Risultato:

1° *Tripoli* della S. C. « Francesco Querini » in 7' 51"

2° *Audace* della S. C. « Cristoforo Colombo » in 7' 54" 12'''

3° *Reyer* della S. C. « Francesco Querini » in 7' 59" 12'''

Senza bussola abbandona.

V. **Coppa dell'Avvenire.** — Premio offerto dal conte Eugenio Brunetta d'Usseaux, fondatore della Sezione Verbano del « R. R.-C. I. ». — Campionato in skiffs, *seniores.* — Percorso m. 2000 circa in linea retta.

Iscrizioni:

1. *Gambaro II* della S. C. « Francesco Querini » di Venezia (Fabbris G.); 2. *Margherita* della R. S. C. « Bucintoro » di Venezia (Barbieri U.); 3. *Augusta* della R. S. C. « Bucintoro » di Venezia (Poschacher L.); 4. *My star* della S. C. « Club Remo » di Roma (Moroni conte L.); 5. *L'attendente* della S. C. « Club Remo » di Roma (Folchi G.); 6. *?* della S. C. « Milano » di Milano (Gerli L.); 7. *Sanguisuga* della S. C. « Milano » di Milano (Sacchini E.); 8. *Spadin* della S. C. « Olona » di Milano (Spada C.); 9. *Rondine* della R. S. C. « Savoia » di Napoli (Soresi A.); 10. *Ramy* della S. C. « Cerea » di Torino (Devalle D.).

Risultato:

1° *Sanguisuga* della S. C. « Milano » in 7' 26" 12'''

2° *My star* della S. C. « Club Remo » in 7' 34"

3° { *Margherita* della R. S. C. « Bucintoro » / *Augusta* » » » } in 7' 47"

N. P.: *L'attendente, Ramy — ?, Spadin, Rondine* abbandonano — *Gambaro II* ritirato.

VI. **Coppa E. di Villanova.** — Campionato a due vogatori di punta e tim., tipo libero, *juniores.* — Percorso m. 2000 circa in linea retta.

Iscrizioni:

1. *Flauto* del R. C. C. « Barion » di Bari (Diana L., Scorcia P.); 2. *I due Aiaci!* della R. S. C. « Savoia » di Napoli (Cimino A., Cimino E.).

Risultato.

1° *Flauto* del R. C. C. « Barion » in 7' 56" 48'''

I due Aiaci! abbandona.

VII. **Gara Coppa Gordon Bennett.** — Imbarcazioni di tipo libero ad otto vogatori di punta e timoniere, *seniores.* — Gara istituita dalla R. S. C. « Bucintoro » di Venezia e retta da speciale regolamento. — Percorso m. 2000 circa in linea retta.

Iscrizioni:

1. *Namouna* della R. S. C. « Bucintoro » di Venezia (Chiozzotto U., Zardinoni R., Fasoli A., Bertoia U., Chiozzotto R., Scattola U., Alegretto E., Bortolato dott. T.); 2. *Mediolanum* della S. C. « Milano » di Milano (Capelli E., Leva G., Gerli L., Borghi E., Mella L., Urani A., Brambilla C., Maganza A.); 3. *Miserere nobis!* della R. S. C. « Savoia » di Napoli (Frasca C., Terilli L., Soresi A., Dell'Isola E., Pepe E., Cinque O., Cimino A., Cimino E.); 4. *Jimm* della S. C. « Sport Nautique » di Gand (Visser G., Molmans U., Van Acker V., Tralbaut E., Debenkelaere E., Hoge A., Jaxx P., Van Huffel G.); 5. *Livorno* della S. C. « Il Remo » di Livorno (Carlesi E., Bastianelli G., Canessa O., Razzaguta N., Saettini S., Baldi B., Macchia G., Crecchi G.).

Risultato:

1° *Jimm* della S. C. « Sport Nautique » in 6' 06"

2° *Mediolanum* della S. C. « Milano » in 6' 14" 12'''

3° *Livorno* della S. C. « Il Remo » in 6' 26" 12'''.

N. P.: *Namouna, Miserere nobis!*

SECONDO GIORNO — SABATO, 15 agosto.

VII. **Gara Duca di Genova.** — Campionato in skiffs, *juniores.* — Percorso m. 2000 circa in linea retta.

Iscrizioni:

1. *Gambaro II* della S. C. « Francesco Querini » di Venezia (Fabbris G.); 2. *Augusta* della R. S. C. « Bucintoro » di Venezia (Poschacher L.); 3. *Sanguisuga* della S. C. « Milano » di Milano (Sacchini E.); 4. *Elda* della S. C. « Milano » di Milano (Marinoni O.); 5. *Spadin* della S. C. « Olona » di Milano (Spada C.); 6. *Rondine* della R. S. C. « Savoia » di Napoli (Soresi A.); 7. *Ramy* della S. C. « Cerea » di Torino (Devalle D.); 8. *L'attendente* della S. C. « Club Remo » di Roma (Folchi G.).

Risultato:

1° *Sanguisuga* della S. C. « Milano » in 9' 14"

2° *Ramy* della S. C. « Cerea » in 9' 20"

3° *Elda* della S. C. « Milano » in 9' 26".

N. P.: *Augusta — Spadin* abbandona — *Gambaro II, Rondine, L'attendente* ritirati.

VIII. **Coppa Principe Amedeo.** — Premio offerto da S. A. I. e R. la Principessa Lætitia di Savoia-Bonaparte Duchessa d'Aosta. — Campionato a due vogatori di punta e timoniere, tipo libero, *seniores.* — Percorso m. 2000 circa in linea retta.

Iscrizioni:

1. *Uffa!!* della S. C. « Club Nautico » di Napoli (Barbati A., Stolte L.); 2. *Fides* del R. C. C. « Barion » di Bari (Diana P., Narducci V.); 3. *Flauto* del R. C. C. « Barion » di Bari (Diana L., Scorcia P.); 4. *Burgunda* della S. C. « Milano » di Milano (Brambilla C., Maganza A.); 5. *I due Aiaci!* della R. S. C. « Savoia » di Napoli (Cimino A., Cimino E.).

Risultato:

1° *Uffa!!* della S. C. « Club Nautico » in 8' 42" 36'''

2° *Burgunda* della S. C. « Milano » in 8' 49" 48'''.

Fides abbandona — *Flauto, I due Aiaci!* ritirati.

IX. **Coppa Principa di Napoli.** — Campionato a quattro vogatori di punta e timoniere, tipo libero, *juniores.* — Percorso m. 2000 circa in linea retta.

Iscrizioni:

1. *Stella Polare* della S. C. « Francesco Querini » di Venezia (Olgeni C. A., Malgarotto A., Olgeni E., Gatti-Campioni E.); 2. *Fiordaliso* della R. S. C. « Bucintoro » di Venezia (Fasoli A., Alegretto E., Bertoia U., Scattola U.); 3. *Jolanda* della R. S. C. « Aniene » di Roma (Fasoli A., Del Nunzio A., Belloni P., Fasoli G.); 4. *Facezia* della S. C. « Il Remo » di Livorno (Canessa O., Bastianelli G., Macchia G., Crecchi G.); 5. *Cesare* della S. C. « Lario » di Como (Lucca E., Iuvatta V., Ostinelli F., Frigerio E.); 6. *Selavete* della R. S. C. « Savoia » di Napoli (Frasca C., Dell'Isola E., Pepe E., Cimino E.); 7. *Allegri* della S. C. « Cerea » di Torino (Capsoni C., Marro G., Cagnassi U., Marchetti A.).

Risultato:

1° *Allegri* della S. C. « Cerea » in 8' 40"

2° *Cesare* della S. C. « Lario » in 8' 48"

3° *Jolanda* della R. S. C. « Aniene » in 9' 02".

Stella Polare, Fiordaliso, Facezia, Selavete ritirati.

X. **Coppa della Città di Venezia.** — Premio offerto dall'esimia Patronessa contessa Giulia Melzi d'Eryl. — Campionato delle barche montate alla veneziana da quattro vogatori, tipo libero, *seniores.* — Percorso m. 2000 circa in linea retta.

Iscrizioni:

1. *Tripoli* della S. C. « Francesco Querini » di Venezia (Marchiori A. Tonini G., Brotto D. A., Sambo G., *popp.*); 2. *Meyer* della S. C. « Francesco Querini » di Venezia (Capato F., Cucito L., Duodo co. T., Cadel A., *popp.*); 3. *Freccia* della R. S. C. « Bucintoro » di Venezia (Bortolato dott. T., Bruna E., Chiozzotto R., Poli G., *popp.*; 4. *Senza bussola*,

della S. C. « Olona » di Milano (Mercanti A., Manfredini L., Bongrani P., Barbaini V., *popp.*); 5. *Audace* della S. C. « Cristoforo Colombo » di Pavia (Bosco dott. G., Ferrario G., Pesci U., Beccaria C., *popp.*).

Risultato:

1° *Freccia* della R. S. C. « Bucintoro » in 8' 28"
2° *Tripoli* della S. C. « Francesco Querini » in 8' 43"
3° *Reyer* della S. C. « Francesco Querini » in 8" 55"

N. P.: *Senza bussola, Audace.*

XI. **Coppa del Duca d'Aosta.** — Campionato a due vogatori di coppia senza timoniere, tipo ed armamento libero, *(double-sculls)*, *seniores.* — Percorso m. 2000 circa in linea retta.

Iscrizioni:

1. *Lena* della R. S. C. « Bucintoro » di Venezia (Barbieri U., Poschacher L.); 2. *Ping-Pong* del R. C. « Italia » di Napoli (Pagliano F., Enrietti C.); 3. *Due pirati* della S. C. « Club Remo » di Roma (Moroni conte L., Folchi G.); 4. *Quo vadis?* della S. C. « Milano » di Milano (Gerli L., Sacchini E.); 5. *Finalmente!* della R. S. C. « Savoia » di Napoli (Soresi A., Terilli L.); 6. *X.Y.* della S. C. « Cerea » di Torino (Devalle D., Cagnassi U.).

Risultato:

1° *Quo vadis?* della S. C. « Milano » in 7' 53" 24'"
2° *Lena* della R. S. C. « Bucintoro » in 8' 01" 24'"
3° *Due pirati* della S. C. « Club Remo » in 8' 11".

N. P.: *Ping-Pong, Finalmente!* abbandona — *X.Y.* ritirato.

XII. **Coppa di S. M. il Re.** — Campionato a otto vogatori di punta e timoniere, tipo libero, *seniores.* — Percorso m. 2000 circa in linea retta.

Iscrizioni:

1. *Namouna* della R. S. C. « Bucintoro » di Venezia (Chiozzotto U., Zardinoni R., Fasoli A., Bertoia U., Chiozzotto R., Scattola U., Alegretto E., Bortolato dott. T.); 2. *Granchio* della S. C. *Libertas* di Firenze (Bensa G., Montelatici G., Ceni C., Ouslei G., Piattoli M., Cappelli V., Baldi R., Parrini V.); 3. *Pizzangrillo* della R. S. C. « Aniene » di Roma (Fasoli A., Del Nunzio A., Belloni P., Fasoli G., Fasoli E., Fumaroli G., Giuliani P., Pontecorvo G.); 4. *Livorno* della S. C. « Il Remo » di Livorno (Carlesi E., Bastianelli G., Canessa O., Razzaguta N., Saettini S., Baldi B., Macchia G., Crecchi G.); 5. *Argonauti* del R. C. C. « Barion » di Bari (Diana P., Narducci V., Gaudio C., Simi U., Caccavallo G., Nacci G., Diana L., Scorcia P.); 6. *Mediolanum* della S. C. « Milano » di Milano (Capelli E., Leva G., Gerli L., Borghi E., Mella L., Urani A., Brambilla C., Maganza A.); 7. *Miserere nobis!* della R. S. C. « Savoia » di Napoli (Frasca C., Terilli L., Soresi A., Dell'Isola E., Pepe E., Cinque O., Cimino A., Cimino E.).

Risultato:

1° *Granchio* della S. C. « *Libertas* » in 6' 25"
2° *Argonauti* del R. C. C. « Barion » in 6' 37"
3° *Mediolanum* della S. C. « Milano » in 6' 43".

N. P.: *Livorno, Miserere nobis!* — *Namouna, Pizzangrillo* ritirati.

Venezia, 15 agosto 1903.

Il Presidente della Giuria
CONTE CARLO VIALARDI DI VERRONE

Il Segretario
Rag. FRANCESCO LAPEGNA.

Federazione Internazionale delle Società di Canottaggio

RESOCONTO UFFICIALE
DEI
CAMPIONATI EUROPEI - 1903

VENEZIA, 16 agosto 1903.

I. — **Coppa della Francia.** — Offerta dalla « Fédération Française des Sociétés d'Aviron ». — Quattro vogatori di punta e timoniere. Percorso m. 2000 circa in linea retta.

Iscrizioni:

1. F. B. S. A.: *Goed-gedacht* della S. C. « Sport Nautique » di Gand (Visser G., Molmans U., Van Acker V., Tralbaut E.); 2. F. F. S. A.: *La tiare* della S. C. « Cercle de l'Aviron » di Lione (Raymond, Vuillier, Bastoner, Reverchon); 3. F. S. S. A.: *Tombola* della S. C. « Société Nautique » di Ginevra (Dunant G., Serex F., Mani G., Burnier G.); 4. R. R.-C. I.; *Trabaccolanti* del R. C. C. « Barion » di Bari (Diana P., Narducci V., Caccavallo G., Nacci G.).

Risultato:

1° *Goed-gedacht* della S. C. « Sport Nautique » in 8' 01" 30'"

N. P.: *La tiare*, 8' 11" 30'"; *Trabaccolanti*, 8' 19" 30'"; *Tombola*, 8' 20".

II. — **Coppa del Belgio.** — Offerta dalla « Fédération Belge des Sociétés d'Aviron ». — Skiffs. — Percorso m. 2000 circa in linea retta.

Iscrizioni:

1. F. B. S. A.: *Rei-Vax* della S. C. « Royal Sport Nautique » di Bruxelles (Crombet S.); 2. F. F. S. A.: *Boër* della S. C. « Rowing-Club » di Parigi (D'Heilly R.); 3. C. C. A. d'A. L.: *Strasbourg* della S. C. « Sport-Club » di Strasburgo (Barbenès); 4. F. S. S. A.: *Zurich* della S. C. « See-Club » di Zurigo (Eindenbenz G.); 5. R. R.-C. I.: *Sanguisuga* della S. C. « Milano » di Milano (Sacchini E.).

Risultato:

1° *Boër* della S. C. « Rowing-Club » in 8' 49" 12'"

N. P.: *Rei-Vax* 8' 59"; *Zurich* 9' 12"; *Strasbourg* - *Sanguisuga*, abbandona.

III. — **Coppa dell'Adriatico.** — Offerta dalla « Società delle Regate » di Trieste. — Due vogatori di punta e timoniere, tipo libero — Percorso m. 2000 circa in linea retta.

Iscrizioni:

1. F. B. S. A.: *Nooit-gedacht* della S. C. « Sport Nautique » di Gand (Visser G., Molmans U.); 2. F. F. S. A.: *L'Eclair* della S. C. « Sport Nautique » di Abbeville (Beurrier, Lejeune); 3. C. C. A. d'A. L.: *Panama* del C. N. « Stella » di Strasburgo (Engel C., Mühlberger C.); 4. R. R.-C. I.: *Uffa!* della S. C. « Club Nautico » di Napoli (Barbati A., Stolte L.).

Risultato:

1° *Nooit-gedacht* della S. C. « Sport Nautique » in 8' 32" 48'"

N. P.: *L'Eclair* 8' 39' 24'"; *Panama* 7' 47' 36'" - *Uffa!* abbandona.

IV. — **Coppa della Svizzera.** — Offerta dalla « Fédération Suisse des Sociétés d'Aviron ». — Due vogatori di coppia senza timoniere, tipo ed armamento libero (*double-sculls*). — Percorso m. 2000 circa in linea retta.

Iscrizioni:

1. F. B. S. A.: *Dan-Rei* delle S. C. « Cercle des Régates » e « Royal Sport Nautique » di Bruxelles (Clarembeaux D., Crombet S.); 2. F. F. S. A.: *X* della S. C. « Rowing-Club » di Parigi (D'Heilly, Jansen); 3. C. C. A. d'A. L.: *Alsace* della S. C. « Sport-Club » di Strasburgo (Oberthur, Barbenès); 4. R. R.-C. I.: *Quo vadis?* della S. C. « Milano » di Milano (Gerli L., Sacchini E.).

Risultato:

1° *Dan-Rei* delle S. C. « Cercle des Régates » e « Royal-Sport Nautique » in 7' 11" 12'".

N. P.: *Quo vadis?* 7' 19' 36'"; *X* 8' 01"; *Alsace.*

V. **Coppa dell'Italia.** — Offerta dal « R. R.-C. I. » — Otto vogatori di punta e timoniere, tipo libero. — Percorso m. 2000 circa in linea retta.

Iscrizioni:

1. F. B. S. A.: *Jimm* della S. C. « Sport Nautique » di Gand (Visser G., Molmans U., Van Hacker V., Tralbaut E., Debenkelaere E., Hoge A., Jaxx P., Van Huffel G.); 2. F. F. S. A.: *Mousserolles* della S. C. « Rowing-Club Castillonnais » di Castillon (Deltour, Alibert Champagne, Valmy, Lemaitre, Vedrenne, Fournier, Vincendeau); 3. R. R.-C. I.: *Granchio* della S. C. « Libertas » di Firenze (Bensa G., Montelatici G., Ceni C., Ouslei G., Piattoli M., Cappelli V., Baldi R., Parrini V.).

Risultato:

1° *Jimm* della S. C. « Sport Nautique » in 6' 09".

N. P.: *Granchio* 6' 13"; *Mousserolles* 6' 19'.

Venezia, 16 agosto 1903.

Il Segretario della F. I. S. A.
Conte CARLO VIALARDI DI VERRONE.

LUIGI CAPUCCIO, *Direttore.*

G. B. SARDI, Gerente responsabile.

Torino — Tip. ROUX e VIARENGO.

RIVISTA NAUTICA

SULLA NAVIGAZIONE INTERNA (1)

N diffuso resoconto di quest'opera insigne dello Stato italiano trova il suo luogo in questa *Rivista Nautica*, la quale, prima fra tutte le nostrali, sino dal giugno dell'anno 1900, ospitò nelle sue colonne una scrittura al riguardo. Colui che l'aveva composta tenne nel febbraio dell'anno susseguente una conferenza in Torino, augurando che il Po tornasse ad essere la via commerciale che fu, non è, e grazie al naturale progresso economico delle nazioni, sarà. Infine nel marzo di quest'anno lesse per conto della *Lega Navale* un'altra conferenza a Venezia, nella quale si studiò dimostrare che l'avvenire di questa nobile città consisteva nel collegare mediante il Po ed il mare la Lombardia industriale e l'agricola Anatolia; facendo capolinea della via acquea Milano in Italia, Haidar Bascià in Asia Minore.

***

Il decreto del 22 marzo 1900, firmato dal Lacava, istituì la Commissione incaricata di studiare i provvedimenti più adatti a promuovere un maggior sviluppo della navigazione interna tra Milano e Venezia. Presidente ne fu l'on. ing. Leone Romanin-Jacur, deputato al Parlamento, consiglieri gli ingegneri Piero Piola Daverio, Nicola Coletta, Giuseppe Perozini e Alessandro Moschini; segretario l'ing. Alberto Torri.

È noto con qual vigore di metodo, e con quanta giusta minuzia di particolari, si compilino in Italia gli atti preparatori allo studio delle leggi. Talora accade che casi politici, od anche semplicemente amministrativi, ritardino l'esecuzione; ma ciò non toglie il minimo merito al valore documentario della preparazione.

I signori della Commissione nel rassegnare il loro voluminoso rapporto al Balenzano, succeduto al Lacava, hanno giudicato convenevole ampliare la base dei loro studi, perchè le hanno allegati altri documenti che si riferiscono alla totalità della navigazione interna dell'Italia dalle acque settentrionali del bacino Eridaneo a quelle meridionali del Volturno.

***

Sidonio Appollinare da Lione, che fu poeta, ambasciatore, prefetto del pretorio, patrizio e senatore, e finì vescovo di Clermont ove morì nel 488, ci ha trasmessa in una delle sue lettere la relazione di un viaggio da Pavia sino a Ravenna sulla *corriera* (in latino *cursoria*). Federico Barbarossa, di gran lunga miglior sovrano di quanto lo dipingono i manuali di storia che corrono le scuole, e che fu un saggio protettore del commercio, premiò la fedeltà di Cremona, col proteggerne la navigazione sul Po con un decreto eloquentissimo. E sino a che Milano e Venezia ebbero governi avveduti, questi curarono la gran via d'acqua con la massima sollecitudine; Napoleone I riprese a cuore la sua navigazione e l'Austria lo seguì. La rinata Italia dimenticò durante circa quarant'anni che i *fiumi sono strade che camminano;* ora se n'è rammentata. Era tempo.

***

Nella legislazione delle acque interne sono oggi contemplati 248 chilometri di laghi, 2003 di fiumi, 536 di canali di prima categoria e 193 di seconda categoria, tutte acque navigabili; un'insieme d'intorno a 3000 chilometri, comprendendovi 56 di vie battute a traverso la laguna di Venezia. Sono classificati all'uopo 6 laghi, 27 fiumi, 33 canali della prima categoria e 12 della seconda.

È un patrimonio a mantenere il quale dal 1873 ad oggi sono state spese 2.491.747 lire. Somme davvero statisticamente lievi quando si pensi che sulle acque interne trafficano 49.830 tonnellate di barche superiori alla capacità unitaria di 10 tonnellate e 3327 di barche minori. Il traffico totale si aggira intorno a *2 milioni di tonnellate*; il porto di Venezia ne assorbe da 400 a 450 mila.

Il naviglio moderno nelle acque interne è rappresentato sul Po: da 6 piroscafi e da 6 chelandie in ferro. Sul Tevere: da 6 piroscafi e da 2 chelandie; in totale su ambedue i fiumi dalle 4000 tonnellate, rimorchio a vapore della « Società di Navigazione fluviale sul Po », e dalle 1744 tonnellate a vapore, od a rimorchio a vapore, della « Società Immobiliare ». Pur nulla meno le due Società, comunque nascenti ed ancor provviste così limitatamente di naviglio, hanno: la prima trasportato 62.048 tonnellate nel 1902; la seconda 27.397, che avrebbero richiesto il ministero di 6000 e 2740 carri ferroviari rispettivamente.

Sui laghi piroscafi e chelandie sommano a 81, con una complessiva portata di 2770 tonnellate.

***

Nel 1865, dietro quella perturbazione degli interessi locali che susseguì al trasferimento della capitale da Torino a Firenze, l'ing. Gaetano Capuccio (padre del nostro direttore), propose un disegno di canale tra il Mediterraneo e l'Adriatico. Già nel 1807, alla presenza di Napoleone, era stato discusso il disegno di un canale tra Savona e Alessandria, studiato dal conte Chabrol, che fu ministro della Marina e delle Finanze di Francia. Fu approvato nel lato tecnico dai signori Bruyère, Sganzin e Prony, onori dell'ingegneria francese.

(1) *Atti della Commissione per lo studio della navigazione interna nella valle del Po,* Relazione generale e otto relazioni particolari. Roma, 1903. — Cura del Ministero dei Lavori Pubblici — Tipografia della Camera dei deputati.

E siccome di quel « securo il fulmine tenea dietro al baleno », così, mercè decreto del 23 dicembre 1807, erano state determinate la costruzione e la spesa in 25 milioni di franchi per il canale in parola. L'imprudente intrigo spagnuolo dell'anno seguente chiese lo sviluppo delle energie militari dell'Impero a scapito delle civili, e la somma si devolse ad altro scopo.

Più tardi l'ing. Michelotti riprese lo studio; ma completo davvero fu questo del Capuccio, che intendeva far di Torino un porto interno di primo ordine. Il punto di partenza del canale Capuccio (canale di cui Felice Giarelli fu patrocinatore eloquente e che un giorno è lecito sperare sarà scavato), è il porto di Albenga. Il punto culminante del tracciato è Garessio, di là scende a mezzodì attraverso il colle di San Bernardo nella valle della Neva di cui allaccia il corso e mette poi foce ad Albenga. A tramontana, da Garessio il canale piglia l'acque dell'alto Tanaro, lambendo Bagnasco, Ceva e Lesegno; incavalca il Corsaglia, segue la sponda sinistra del Tanaro sino al confluente coll'Ellero. Volge a Mondovì, ne punta diritto a Fossano; Savigliano e Vigone a cavallo del Pesio, della Stura e del Po; procede a Torino, e costeggiando il Po sino a Cervesina, dopo aver beneficato Chivasso, Casale e Valenza, fa corpo col gran fiume sino alla Laguna Veneta.

La via d'acqua proposta tra i due mari consisterebbe dunque di tre tronchi: 1°, canale del Tanaro tra Albenga e Torino, lungo 158 chilometri; 2°, canale del Po fra Torino e Cervesina, lungo 129 chilometri; 3°, fiume regolato tra Cervesina e l'Adriatico, 330 chilometri. Opera sotterranea una sola, ch'è la galleria tra Bastia e Garessio, lunga 4 chilometri. Il Capuccio calcolava a 118 milioni la spesa dell'intero canale. Oggi, stante le mutate condizioni economiche della regione, non basterebbero; ma si verrebbero a produrre *ventimila cavalli idroelettrici* disponibili, i quali formerebbero già un cespite sicuro di rendita. Insomma, il disegno del Capuccio è lungi dall'esser cosa oggi da buttar via. Immaturi i tempi quando egli l'ideò, questi si sono integrati a suo favore.

L'ing. Ugo Gioppi, segretario aggiunto della Commissione, ha inscritto agli atti di questa un rapporto esplicativo sul disegno del Capuccio: la data è del febbraio 1902, recentissima.

Gli ingegneri S. A. Romano e S. V. Fiandra, nel 1889, proposero un'altra via intermarina mediante un canale tra Spezia e Venezia; ma andiamo molto in su col costo: un miliardo e trecento milioni. Il disegno dei due egregi ingegneri germogliò nel loro cervello, preoccupato piuttosto di considerazioni d'indole tattico-strategica, che di vantaggi commerciali. Era nella mente di molti il famigerato colpo di mano che i Francesi erano accusati — secondo me a torto — di meditare sulla Spezia; un'abile trovata di Bismark, a quanto sembra veramente, per scavare un profondo fosso di odio tra noi e la Francia.

***

La Commissione non essendo chiamata a dare la sua opinione su vie intermarine, ha riferito intorno ai due disegni ora accennati; ma siccome la valle del Po e le sue vie navigabili erano il soggetto positivo del suo studio, non ha potuto trascurare l'allacciamento al mare di Milano e Torino, centri industriali cospicui, colla differenza che per Milano ha stabilito senz'altro *necessario* un canale navigabile che, diramando dal Po a Pizzighettone, per Lodi e Melegnano raggiungesse Milano e, per conseguenza, allacciasse l'Adriatico al Lario mediante l'Adda, diventata affluente del disegnato canale. In quest'ordine stesso di canali da scavarsi *ex-novo*, sono i seguenti tronchi: Rovato-Brescia, Peschiera-Mantova, Verona-Vallese, Pordenone-Porto Buffolè; tutti sulla sinistra del Po e Boniporto-Finale sulla destra. Per Torino, essa ha circoscritto nella categoria « fiumi e canali da studiarsi sul riguardo di ridurli atti alla navigazione » i tronchi: Torino-Casale, Alessandria-Valenza, ed infine Gallarate-Pavia lungo la destra sponda del Ticino. Eseguiti dunque tutti i lavori delle due categorie, rese uniformi le sezioni delle vie d'acqua esistenti, rimessa insomma la nostra rete interna nelle condizioni che il moderno commercio esige mercè le proposte della Commissione, entrerebbero in diretta comunicazione col porto di Venezia i seguenti luoghi estremi: Torino, Locarno, Gravellona, Riva di Trento, Vicenza, Treviso, Pordenone e San Giorgio di Nogaro.

***

La Commissione colla precipua mira di far lavoro serio, dovette armonizzare la riforma delle spese d'arte (conche, sostegni, bacini di sosta, ecc.), ad un tipo di chelandia; ed ha scelto quello di m. 32 in lunghezza, 6,50 in larghezza, 1,90 in immersione; totale portata commerciale 250 tonnellate, pari ad un treno di 25 carri merci, come tipo più adatto — almeno per ora — alla massima parte dei nostri corsi d'acqua navigabili. Ma, pur troppo, ve n'ha alcuni irriducibili e per questi rimane la chelandia di 100 tonnellate, lunga 24 metri, larga 5, pescante 1,40. La linea Venezia-Pizzighettone-Lodi-Milano fu stabilito che avesse tal sezione da reggere la chelandia in uso nell'Europa centrale, lunga m. 58, larga 8, pescante 2; carico 600 tonnellate.

***

Troppo lungi mi condurrebbe e più che nol consenta questo articolo l'entrar nei particolari dello studio che abbraccia la navigazione di corsi di acque che irrigano 7 provincie nel Veneto, 7 in Lombardia, 3 in Piemonte, 8 nell'Emilia. Il solo Po che scorre nell'unica valle estensivamente produttrice di cereali, percorre dodici provincie del Reame, cioè la quinta parte del totale. Ma succintamente darò il programma che la Commissione ha formulato, sia intorno all'indole dei lavori, sia alla spesa che chiedono.

Ammesso uno sviluppo d'acque interne navigabili di 3440 chilometri (compreso i laghi), la Commissione propone ridurne 705 a sopportare le chelandie da 600 tonnellate (anche sulla linea nuova Pizzighettone-Milano), 1168 a quella di 250 tonnellate, e 1275 a quella di 100 tonnellate; infine 262 a quelle inferiori a 100.

La spesa totale risultante dagli studi condotti tecnicamente a termine nelle sette divisioni che compongono la rete, sale a 118.052.000 lire, ripartibili così:

Suddivisione	1ª Fiumi, canali di Friulana e Trevigiana navigazione	L.	3.270.000
»	2ª di Padovana e Vicentina navigazione	»	5.080.000
»	3ª Venezia, Polesine e Veronese	»	23.350.000
»	4ª Po, da Torino al mare .	»	1.700.000
»	5ª di Emiliana navigazione .	»	15.000.000
»	6ª Mincio, Benaco	»	24.117.000
»	7ª Lombardia	»	45.535.000
		L.	118.052.000

Dimodochè abbinando al programma finanziario della Commissione, il disegno dell'ing. Capuccio, e maggiorandolo nella spesa del 25 0/0, vale a dire portandone il costo a 150 milioni, con uno sborso probabile di 268 milioni, si unirebbero i due mari mercè una via sulla quale correrebbero carichi unitari di 600 tonnellate, si allevierebbe il traffico ferroviario che Venezia e Genova hanno coll'*hinterland* italiano, liberando una quantità di veicoli che risponderebbero alle esigenze del traffico dei due porti coll'Europa centrale. Le sponde del Po diventerebbero allora per forza luogo di produzione di naviglio fluviale metallico; poichè è evidente che la chelandia in acciaio piglierebbe il posto che *trabacoli, burchi, peate, topi, caorline, padovane, comacchiesi, bucintori, bastardi, magani, pescantine, rascone, burchielli, barchetti*, ecc., lasciti di un'altra età, occupano tuttodì. I loro nomi li traggo dal lavoro della Commissione che ne dà anche i disegni e la portata rispettiva.

⁂

Non debbo nè voglio dimenticare che la nostra *Rivista* pubblicasi a Torino, e tra gli otto volumi che compongono il lavoro della Commissione, il quarto, intitolato: *Il Po da Torino al mare* esige un esame particolare in questo articolo.

Tutti sanno quanto la natura del fondo e del corso influiscano sulla navigabilità di un fiume. Dal Pian del Re al mare, il Po non ha uno scoglio, non ha una *rapida*. Il fondo dell'alveo è costituito di ciottoli e ghiaia sino a Calendasco, poco superiormente al confluente della Trebbia, a 220 chilometri da Torino; di sabbia da Calendasco a Borgoforte, cioè per 163 chilometri; e di belletta per altri 179 chilometri sino alle foci in mare, quasi tutte impraticabili, di modo che da « Torino al mare » significa in realtà da *Torino a Venezia*, convenendo — almeno per ora — di rinunciare ad una mutazione del regime dell'estuario padano, che significherebbe spesa enorme e non affatto giustificata, perchè presso alle foci stesse non vi è alcuna città; mentre Venezia è capolinea indicatissimo, come Alessandria è capolinea del corso del Nilo, invece di Rosetta e di Damietta.

⁂

La *Clementina* e l'*Innominato*, piroscafi della ditta Perelli Paradisi e C., con 14 gabarre da rimorchio, furono i primi scafi autonomi che frequentarono il corso del Po. L'anno 1852 il naviglio fu acquistato dal *Lloyd Austriaco*, che nel 1855 possedeva *nove* piroscafi, tra da passeggeri e da rimorchio e *novantatrè gabarre*. I piroscafi erano a ruote e di due tipi; lungo l'uno 38 metri, l'altro 55, da tonnellate 200 e 470. Il servizio constava di tre viaggi per settimana; capolinea sul Verbano, Sesto Calende: sull'Adriatico, Trieste: stazioni intermedie, Milano, Pavia, Port'Albera, Piacenza, Cremona, Sacca, Casalmaggiore, Guastalla, San Benedetto, Mantova, Ostiglia, Pontelagoscuro, Polesella, Cavanella, Chioggia, Trieste. Cantiere del naviglio, alla Giudecca di Venezia; dovunque i canali fossero impraticabili ai piroscafi, rimorchio coll'alzaia. Il *Lloyd* ha fornito alla Commissione dati storici assai precisi; nel 1856 esso trasportò 29.648 colli e 1.305.214 quintali di merci. Perchè mai il *Lloyd* escluse Venezia dal traffico del Po, mettendo a Trieste il capo della linea? Ignorasi; forse, ci furono di mezzo considerazioni politiche che rintracciare è superfluo. Nel 1858 i due piroscafi *Parma* e *Modena* passarono in Danubio, l'anno di poi gli altri. E la navigazione fluviale a vapore cessò. Fu ripristinata nel 1900. Ed appena oggi si contempla specificamente il caso di dare a Venezia l'alta e lucrosa funzione economica di porto di Milano e di Torino.

Le condizioni di navigabilità del Po sono diverse nei suoi tre tronchi principali, i quali sono: da Torino al Ticino, dal Ticino a Cavanella, da Cavanella al mare. I due primi meritano l'esame dell'economista, il terzo appena quello del geologo e del geografo.

Da Pavia a Casale, in condizioni normali di morbida acqua, il tronco può essere risalito da barche della media portata di 30 tonnellate; ma da Casale a Torino, per varie ragioni, principale delle quali la rapidità della corrente, la navigazione non è possibile. Pur tuttavia qualche traffico per brevi distanze c'è, di merce poverissima come ciottoli, ghiaie, sabbie, legna da ardere, paletti da vigna, salice selvatico e foglie secche per lettiera del bestiame.

I due tronchi (ed anche il terzo), hanno su molti altri corsi di acqua un pregio singolare. Mettendo da parte quello di non esser mai rappreso dal ghiaccio, il Po non manca mai di acque e nemmeno vi affluiscono esse in modo soverchio come accade per il Tevere e per l'Arno; perchè nell'inverno e nella primavera lo alimentano gli affluenti appenninici, nell'estate e nell'autunno gli alpini; e l'afflusso dei tributari lacuali di sinistra esercita un'azione di calmiere per i periodi di siccità e i rarissimi di gelo. La natura è stata liberale col Po; cosicchè l'arte ha poco da spendervi, *e la costruzione del fiume* (lo *Strombau* dei Tedeschi), non si presenta come un baratro ove i milioni s'ingolfino. No, non è davvero un fiume difficile il nostro Po, che dal confluente del Ticino in giù con fondale minimo di m. 1,20, è navigabile per 288 giorni all'anno; i 77 rimanenti rendendolo arduo per cagione di piene e di nebbia fitta; ma le prime e la seconda di breve durata. Volesse il cielo che in mare si navigasse alla piana 288 giorni su 365!

Ostacolo maggiore che i *dossi* o naturali rialzi del fondo (che al lavoro delle moderne potentissime *draghe* sono un semplice giuoco) sono i 266 molini natanti che da Pavia sino a Cavanella ingombrano il fiume, nonchè ponti che incavalcano il primo tronco intorno ai piloni dei quali i costruttori furono liberali accumulatori di pietrame a scarpa, tanto da lasciare esiguo spazio al passaggio delle barche.

La somma di primo impianto per la costruzione del Po da Torino alla foce di Goro, determinata dalla Commissione in 1.700.000 lire, appare piccola anzi che no. È vero che la Commissione ha studiata la questione sul posto. Sarebbe il caso di esclamare:

La mariée est trop belle?

⁂

Giudico la costruzione del Po un'opera pubblica fomentatrice di tale incremento nella ricchezza nazionale che si avesse anche da praticare lateralmente al Po da Torino a Pavia un canale, l'occorrente danaro sarebbe bene speso. Un disegno all'uopo fu sino dal 1891 condotto a termine dall'ing. Felice Gallavresi. Il canale doveva essere a conche; e dai salti, l'ingegnere promettevasi produrre una forza complessiva di circa 123.000 cavalli; e siccome il preventivo contempla lo sborso di 43 milioni e mezzo, ciascun cavallo tornerebbe a 334 lire, per cui il nolo della forza darebbe eccellente interesse del capitale sborsato. La ragione economica del disegno del Gallavresi è dunque dimostrata non solamente dal numero dei

cavalli ricavabili, ma eziandio dalla natura essenzialmente industriale della regione che il canale percorrerebbe, fecondandone l'operosità.

*
* *

Accettisi la somma di 118 milioni determinata dalla Commissione come indispensabile al riordinamento della nostra navigazione interna nell'Insubria. Aggiunganvisi i 43 milioni del disegno Gallavresi, e i 150 del disegno Capuccio, ecco che 311 milioni sarebbero sufficienti a mettere in comunicazione due mari, a ravvivare le industrie esistenti riducendo da 4 a 1,5 il costo di trasporto delle materie prime e dei manufatti, a generarne parecchie nuove, precisamente com'è accaduto in Germania in seguito ai grandiosi lavori eseguiti sui fiumi dell'Impero. La Commissione ha savissimamente raccolto in una memoria a parte i *Cenni sulla navigazione interna dell'estero*. Codesto lavoro di sintesi dimostra che, stante le condizioni fatte a noi dalla storia e dalla politica, siamo rimasti indietro a tutte le nazioni europee quantunque l'invenzione delle conche sia stata nostra e proprio di frate Filippo degli Organi, modanese, e di Fioravante bolognese, ricordati dal dotto idraulico Elia Lombardini nella sua *Guida allo studio dell'idrologia fluviale*, pubblicata nel 1870 a Milano.

Esempio lucidissimo di ciò che potrebbe essere il Po, eccolo nel Reno, oggi navigabile per 566 chilometri, che solca una regione la quale offre lavoro ad *un milione e mezzo d'operai*, sul quale si muovono barconi lunghi 100 metri e che possono portare ciascuno 2340 tonnellate. Ogni chilometro di fiume assiste al passaggio medio di 5.350.000 tonnellate, e alla frontiera olandese la densità raggiunge i 12 milioni di tonnellate. I tre porti contigui di Ruhrort, Duisburg e Hochfeld, segnano insieme un traffico di 13 milioni di tonnellate; mentre 4 1/2 ne segna Mannheim, che è il termine della grande navigazione fluviale-marina per piroscafo. Il Reno è percorso da 8000 scafi di cui 710 a vapore, equipaggiati da 22.000 uomini e che trasportano 30 milioni di tonnellate di merci.

Ma la Germania ha speso dal 1872 ai nostri giorni 129 milioni per l'Elba e per l'Oder, e 200 per il Reno. E tralascio di citare le spese fatte per il canale tra il Baltico e il mar di Germania; e quelle del raccordamento tra Reno, Elba e Weser (553 chilometri) che furono preventivate in 380 milioni, 326 dei quali assunse a proprio carico il bilancio della Prussia e 54 quello della città di Brema. Il quale metodo può servire di guida, comechè alla spesa di ordinamento dei canali e fiumi navigabili d'Italia possano, anzi debbano, contribuire provincie e comuni in giusta proporzione.

Non inferiore all'opera germanica è la francese. Il disegno di legge del riordinamento delle acque interne è del Freycinet. Sali a *due miliardi* la spesa votata nel 1879; ma col tempo il trave si fe' nottolino; e la spesa andò scemando nella pratica attuazione. Pur nondimeno 735 milioni furono impiegati effettivamente in lavori. Recentemente il Parlamento francese ha votato altri 600 nuovi milioni.

Lungo 82.910 chilometri la Russia esercita la navigazione interna; e su 28.000 quella a vapore mediante 2590 piroscafi.

Anche in Siberia lo Stato intende scavar canali che raccordino i grandi fiumi che parallelamente vanno a sfociare nell'Artico.

Il piccolo Belgio ha votato 110 milioni per nuove opere di canali e fiumi. L'Inghilterra e la Scozia e l'Irlanda intersecate da canali e ricche di fiumi navigabili, riordinano questi e riscattano quelli che appartengono a società private e in ispecial modo alle ferrovie che li avevano acquistati per neutralizzarli.

*
* *

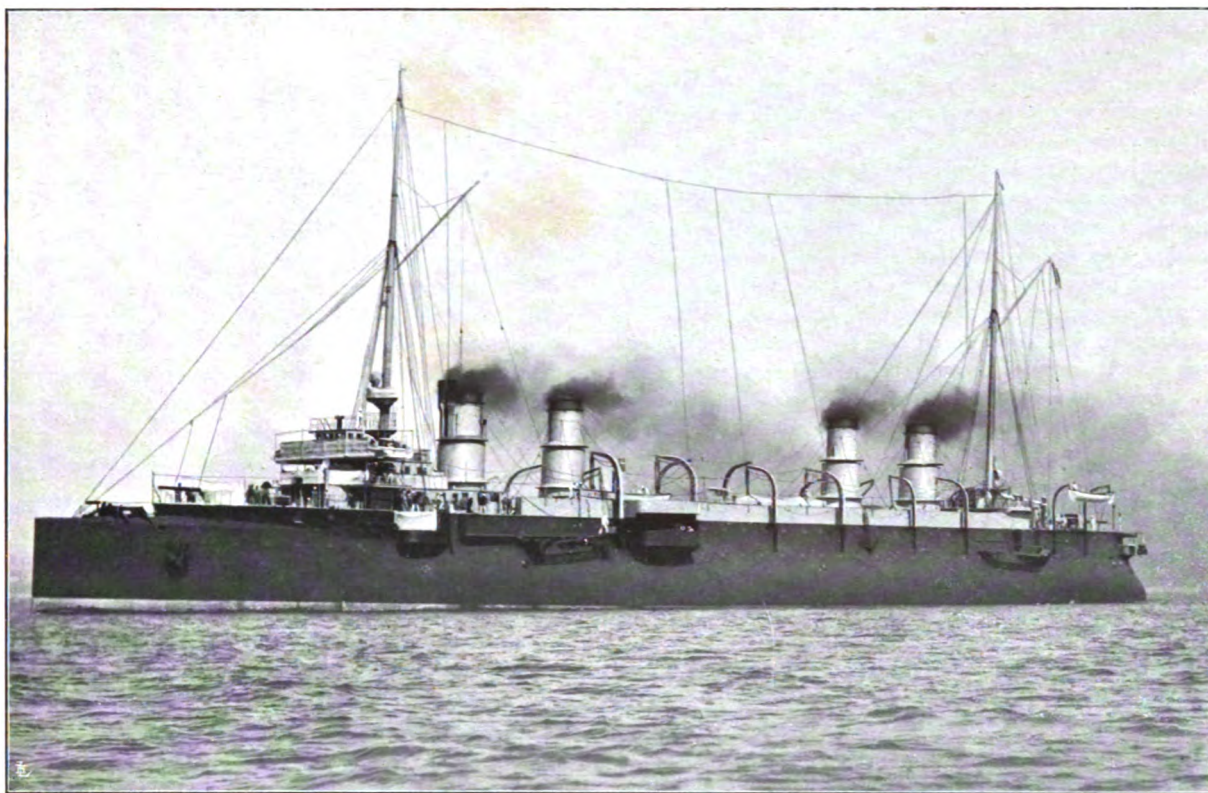
Vuolsi che ferrovie e canali siano incompatibili e che le prime abbiano interesse a che i secondi non si sviluppino. Insomma, v'ha chi nega la verità contenuta nella bella frase di Carlo Cattaneo: « Per compiere l'opera della massima prosperità di un paese, i due motori, i canali e le ferrovie, debbono accoppiarsi come i due metalli di una pila voltaica ». Gli studi della Commissione provano come, lungi dal nuocersi, i due modi di comunicazione si completino reciprocamente. Infatti, dovunque i canali son diventati veicoli commerciali, la ferrovia (sia essa confluente o concorrente), se n'è avvantaggiata singolarmente. Nel nostro caso speciale poi liberare le ferrovie dalla funzione di fornire l'*hinterland* nazionale di materie prime per alimentazione ad industrie ha valor singolare. A che aprire i valichi del Cenisio, del Brennero, del San Gottardo e del Sempione se i nostri carri ferroviarî, ipotecati dal lavoro domestico, oltrepassano le frontiere in proporzione minima? Questo è quanto le statistiche provano, e di cotali dati mi sono giovato in scritture e conferenze intorno al problema delle nostre comunicazioni interne ed esterne.

*
* *

Avevo terminato di leggere e di segnare a margine l'opera della Commissione, allorquando m'imbattei in un bell'articolo del *Journal* (23 giugno), intitolato: « Le Programme des Grands Travaux devant le Sénat ». Questi *grands travaux* il cui programma, elaborato dal giornalista esimio e ministro egregio Pierre Baudin, fu approvato dalla Camera nelle sedute dei 27 e 28 gennaio 1900, comporta una nuova spesa di 250 milioni.

« La liste en a été établie, non pas d'une manière arbitraire et par le gouvernement seul, mais à la suite d'une vaste consultation nationale. Il y a trois ans le ministre Waldek-Rousseau se préoccupait de compléter l'outillage du pays, d'après un plan méthodique répondant aux nécessités les plus urgentes. Il donnait mission au Conseil supérieur du commerce et de l'industrie d'ouvrir une enquête, où chaque région serait appelée à formuler des voeux, à réclamer les voies de communications nécessaires, à justifier leur urgence, à présenter pour leur exécution des solutions pratiques et des offres de concours ». Ma per frenare la cupidigia delle regioni stesse, il Ministro che anzitutto metteva la sua dignità a *presentare un programma sincero*, esigette dai paesi interessati ai lavori una contribuzione finanziaria uguale *alla metà della somma della spesa*, la quale contribuzione fosse « prova manifesta e tangibile » dell'utilità generale che la proposta intrapresa offrirebbe.

Il paese rispose degnamente alla chiamata, e il programma trovò favore nelle tre linee principali e ricordate del suo disegno. Esse sono: 1° Lavori portuari marittimi; 2° Riordinamento di vie navigabili interne; 3° Creazione di vie nuove.

Ciò posto, siccome tutto il lavoro di attrezzatura di un porto non ha valore che per l'entità delle vie di penetrazione che ne diramano, sarebbe lodevolissimo che facessimo nostrale codesto criterio adottato in Francia, e che il riordinamento delle nostre linee interne fosse parte integrante d'un

L'incrociatore francese *Guichen*.

riordinamento generale delle vie di accesso, di penetrazione e di uscita. Il qual piano di strategia commerciale ogni giorno si fa maggiormente indispensabile, posto che le antiche rivalità di supremazia politica interstatarie vanno cedendo il passo ad emulazioni nell'accaparramento dei commerci internazionali.

Assistiamo giornalmente a conquiste a fucinar le quali non si è sparato un cannone, accontentandosi di scavare un porto o di mutarne il regime tributario. Non ha vinto l'Olanda a Rotterdam una grande battaglia? La costruzione del Reno non equivale (economicamente la supera) alla conquista dell'Alsazia-Lorena? L'Inghilterra, scavando il letto del Tamigi, non provvede meglio ai suoi interessi concorrenti con i germanici che col mettere in cantiere corazzate, che forse non spareranno mai fuorchè per esercizio di bersaglio?

*
* *

Liberale impenitente, credo che nonostante la Commissione sia stata nominata dal Ministero e che la costei magnifica opera onori non solo chi l'ha eseguita, ma eziandio chi l'ha ordinata, pur tuttavia la risoluzione del problema delle nostre vie acquee interne sia da attendersi dall'iniziativa parlamentare, anzichè da quella ministeriale. Anzi, dirò, che assai gioverebbe un'agitazione popolare ad affrettare che il periodo esecutivo albeggiasse.

Siccome questa si è manifestata in questioni d'indole morale come l'allargamento del suffragio ed il divorzio, sembrami maturo il tempo in cui anche i problemi economici debbano preoccupare la maggioranza dei cittadini.

Se no il lavoro davvero bellissimo della Commissione correrà il rischio di rimanere uno splendido studio collettivo, come « l'inchiesta sulle condizioni della pesca », che non levò un ragno da un buco.

JACK LA BOLINA.

Ignudi!

DALLA Camera di commercio di Palermo è venuta una strana rivelazione: Lì vicino si lavora... nell'acqua.

Disse un consigliere che nel porto di Termini Imerese le condizioni del lavoro sono tali che, comunque si svolga e sempre più si sviluppi un commercio di qualche rilievo, non v'ha possibilità di fare approdare le barche alla riva, riuscendo difficile il caricamento delle merci. « Tale stato di cose, mentre nuoce grandemente al commercio locale, che è costretto a remunerare in misura molto elevata il lavoro d'imbarco e sbarco, compiuto dai facchini del porto, è causa di una *eccezionale mortalità* nella classe dei medesimi, perchè anche d'inverno essi debbono *necessariamente tuffarsi nudi* nell'acqua, per compiere il trasporto delle merci ».

Il fatto non è nuovo, ahimè, in alcuni punti della costiera italiana, ove le barche, quando riescono, fra lo sballottamento delle onde a ricevere le merci che sbarca fugacemente il va-

pore di passaggio, durante la tempesta, debbono essere tirate a terra, sul colpo di mare stesso il quale le porta, come in groppa, sulle creste spumeggianti.

Ma questi fatti, che ancor si verificano come quarantatre anni or sono, non richiamano veruna considerazione alla mente dell'osservatore?

Perchè vien fatto di domandare, se e come venga distribuito e speso il danaro che nel Bilancio dei Lavori Pubblici è assegnato annualmente alla sistemazione dei porti, e se tutto quel che si spende in un punto sia veramente opportuno, o non riesca invece più necessario e urgente in un altro.

I porti minori, fra cui si annovera appunto quello di Termini Imerese, richiedono ormai la più affettuosa attenzione da parte dello Stato e dei Comuni, perchè essi sono valvole potentissime di prosperità, nel presente momento in cui la produzione interna cerca ansiosamente nuovi sfoghi, in paese e all'estero.

Noi vediamo alcune spiagge, pochi anni fa deserte, che ora vogliono l'approdo regolare del vapore costiero; altre che si trasformano in stazioni balneari, altre infine che si creano un porticino e si fan capolinea d'un breve tronco ferroviario, perchè il prodotto del suolo vuol ricercare il più vicino sbocco al mare. Nel mare è la salvezza dell'agricoltura.

Favoriamo, dunque, con amore, con intelletto d'amore, questa tendenza, e se la legge dei porti non basta ed è antiquata, riformiamo la legge, in modo da indurre le Provincie, i Comuni che hanno la fortuna di possedere un litorale, a riconoscere, ad apprezzare tutto il bene inestimabile e privilegiato che possiedono, e di esso servirsi come di mezzo di espansione, di elevazione; e non sia più dato di vedere il deprimente spettacolo dell'uomo che si tuffa ignudo nel mare, non per rendere onore a Galatea trionfatrice, ma per continuare l'umile lavoro dello schiavo.

Il Capitano Nemo.

YACHTING LIGURE

Regate di Varazze - Sampierdarena - Genova (Foce)

Ai lettori della *Rivista Nautica* non sarà sfuggita l'espansione notevole che hanno preso quest'anno le regate estive.

L'yachting ligure, per le riunioni che vennero bandite lungo l'arco della riviera, per le *Neptunalia* che si svolsero quest'anno a Livorno, ebbe una intensificazione di movimento che dimostra il crescente sviluppo dello sport della vela, ed il consolante aumento dell'interesse pubblico.

Per quanto riguarda le borgate e le città marinare che sono sparse sulle fiorite e luminose rive del golfo ligure, possiamo rilevare che quest'anno in qualcuna di esse, per la prima volta si è sentito la necessità di fare delle manifestazioni nautiche, che non si limitassero alle solite regate a remi, ma che assurgessero a vera dignità sportiva, promovendo corse a vela che corrispondessero all'aspettativa dei vecchi organizzatori del yachting, i quali, osservando malinconicamente che in Francia si può dire non vi sia giorno in cui in qualche angolo non vi sia una regata a vela, continuano ostinatamente nella propaganda nautica, fiduciosi che, una volta o l'altra, per fortuna delle nostre italiche tradizioni, la nostra antica fibra marinara finirà per avere un generale risveglio.

Il « Club della Vela » ha diretto quest'anno quattro giornate di gare fuori della sua sede di Cornigliano, ed ha così al suo attivo le regate di Arenzano, di Savona e di Varazze.

Queste ultime, mercè l'opera praticamente opportuna del solerte Comitato, furono le meglio riuscite. Esse ebbero luogo il 23 agosto.

Varazze, 23 agosto. — Il Comitato era così composto: presidente onorario on. Enrico Pessano, deputato di Savona; presidente effettivo il sig. Gottardo Lavarello; membri i signori ing. Luigi Camogli, sindaco di Varazze, Carletto Bevilacqua, G. B. Cerruti, Bartolomeo Lajolo, cap. F. Lavarello, dott. Mario Nascimbene, ing. Pietro Torriglia, cav. Ferdinando Brocchi, cap. Prospero Lavarello, Arturo Parodi, N. Sbertoli, Mario Spigno, Evaristo Testa, Gerolamo Villa, Alfredo White.

Una folla veramente straordinaria assistette dalla spiaggia e dalle rotonde dei numerosi stabilimenti balneari alle regate. Impossibile perciò fare i nomi delle innumerevoli signore accorse da Genova, da Savona, e dalle altre stazioni della riviera. Tutta la colonia bagnante, che accorre dal Piemonte e dalla Lombardia a queste sponde quete ed affascinanti, ha dimostrato di interessarsi moltissimo alle gare, ed anche questo è un buon segno.

Noto al traguardo il senatore conte Gerolamo Rossi Martini, presidente del « Club della Vela », il signor Luigi Vernazza, il cap. F. Lavarello, il signor Gottardo Lavarello, il cap. Prospero Lavarello, il sig. Garello, il cap. G. Gambaro, dott. Nascimbene, sigg. Arturo Parodi, N. Sbertoli, ecc. L'onorevole Pessano dimostra di appassionarsi allo sport della vela, e come fu assiduo nelle due giornate di Savona, così lo vedo sul palco della Giurìa colla sua indivisibile macchina fotografica seguire attentamente le corse in compagnia del sindaco ing. Camogli.

Le segnalazioni vengono appoggiate da colpi di cannone della torpediniera N. 105, comandata dal tenente di vascello Conz, che si trova anch'esso sul palco della giurìa.

Cielo semicoperto, mare calmo, tempo tendente alla burrasca. Infatti il vento all'inizio delle gare viene abbastanza fresco da S. S. E. e durante le corse varia capricciosamente da mezzogiorno a ponente con qualche intervallo di calma, per ritornare a S. S. E.

Si notano molte barche arrolate, e le corse hanno dato modo di far continue manovre di vele le quali venivano opportunamente aumentate e diminuite.

Gara Gigina. — Serie 1ª una tonn. — Corrono: *Fram* ex *Azio V*, del sig. Gottardo Lavarello, guidato dal sig. Matteo Lavarello; *Zazà*, del sig. Ghigliotti, guidato dal sig. G. B.

Baglietto; *Dai-Dai III*, del sig. Zizi Sbertoli, guidato dal signor E. Pasteur che aveva a compagno il sig. Cortese; *Linotte*, guidato dal sig. Arturo Romano; *Fulgor*, del sig. G. Ratto, guidato dal sig. Sebiante; *Nameless*, del conte Rossi Martini, guidato dal sig. L. A. Lunaro; *Gemma*, del sig. Fossati.

Al segnale di partenza il colpo di cannone non accompagna l'ammainamento della bandiera, ed avviene la solita confusione, come se il regolamento non parlasse ben chiaro in proposito. La partenza avviene perciò slegata. *Zazà* salta subito in testa e per tutto il primo giro guida la corsa, ma al lasco viene poi sorpassato da *Fram*, il quale non abbandona più la testa di corsa, mentre *Zazà* si mantiene al 2° posto, *Linotte* al 3° e *Dai-Dai III* al 4°. Percorso 9 miglia.

Fram	1° 44' 26"	1°
Zazà	1° 58' 09"	2°
Linotte	2° 00' 00"	3°
Dai-Dai III	2° 00' 39"	4°

Vengono poi *Nameless* 2° 11' 06' e *Fulgor* 2° 11' 16'.

Zazà arriva con bandiera di protesta, e si sa che questa è diretta contro *Fram* accusato di aver toccato la boa di traguardo.

La giuria accoglie la protesta e mette fuori corsa *Fram*. I premi restano così spostati, e *Zazà* prende il primo, *Linotte* il secondo, *Dai-Dai III* il terzo e *Nameless* il quarto. I premi consistevano: 1°, oggetto d'arte, dono del sig. Carletto Bevilacqua; 2°, medaglia vermeil del « C. V. » e L. 40; 3°, medaglia d'argento del « C. V. » e L. 30; 4°, med. di bronzo del « C. V. » e L. 20.

Gara « Fram ». — Serie 2ª yachts da una a 2,50 tonn. — Corrono: *Sander*, del cav. A. Dario Centurini; *Luigina*, del sig. Fossati; *Nila*, del march. avv. G. Negrotto Cambiaso; *Priamar*, del dott. Ignazio Zunini; *Jole* ex *Otomie*, del signor Simone Fava.

Bella partenza di *Luigina* che doppia prima la boa di ponente, ma sul lato di bolina è presto raggiunto da *Sander*, il quale al primo giro passa avanti otto minuti. Il vento incostante produce anche dei salti in questa gara, la quale è quella che ne sente maggiormente gli effetti, essendosi durante il suo percorso verificato la variabilità massima della brezza. *Jole*, secondo per tutto il primo giro vien sorpassato da *Luigina* e poi da *Nila*. *Sander* presso la boa di levante nel secondo giro resta con le vele morte in una zona di calma e viene così avvicinato da tutti i suoi concorrenti e da *Melisenda* della serie superiore. Il vento gira a ponente e quando passa *Sander* seguito da *Melisenda*, gli una tonn. bordeggiano il lato di ponente. *Sander* bordeggia col fiocco pallone mentre *Melisenda* lo toglie subito ed in breve sorpassa *Sander*, il quale riesce però a mantenersi buon primo malgrado la disdetta subita dalla calma improvvisa. Percorso 9 miglia.

Sander	1° 53' 21"	1° premio
Luigina	1° 56' 00'	2° »
Nila	1° 57' 28"	3° »

Seguono *Jole* 1° 59' 41" e *Priamar* 2° 06' 31".

Il primo premio era una coppa d'argento dono del presidente sig. Gottardo Lavarello e L. 60; il secondo medaglia d'argento del Ministero della Marina e L. 50; il terzo medaglia d'argento del « C. V. » e L. 40.

Gara Varazze. — Yachts da più di tonn. 2,50. Si presentano solo: *Melisenda*, 5 tonn., del sig. Mario Dall'Orso, guidato dal sig. Ettore Bocciardo ed *Eros*, 5 tonn., del sig. G. B. Mongiardino.

Melisenda parte con tutta la sua tela al vento, mentre *Eros* passa 1° il traguardo tutto interzarolato, cosa che gli porta non lieve danno. *Melisenda* fa una corsa brillante e riesce, come ho detto più sopra, a sorpassare la serie inferiore. Percorso 4 giri del triangolo, 12 miglia.

Melisenda	2° 01' 30"	1° premio
Eros	2° 47' 51"	2° »

Il primo premio consisteva in una coppa d'argento, dono dell'on. Pessano e L. 75; il secondo in un binoccolo, dono del sig. Zizi Sbertoli e L. 70.

Gara Liguria. — Imbarcazioni tipo gozzo e canotto, m. 5,60 al massimo e libertà per tutto il resto. — Bellissimo gruppo di partenza; si vedono delle barche con vele sproporzionatamente piccole di fronte ad altre spettacolosamente grandi.

I concorrenti sono 10 e cioè *Glin-Glin*; *Vivi*, del sig. Camogli; *Febo*, del sig. P. Baglietta; *Giovannina*, del sig. Cerruti; *Miriam*, del sig. Oderigo; *Vulturium*, del sig. Magnano; *Teresa*, del sig. Ottagio; *Tre Hermanos* del sig. De Filippi; *Gemma* e *Gino*.

Glin Glin, del sig. G. B. Baglietto, prende la testa di corsa e si mantiene primo fino al termine. Percorso tre giri del triangolo, 9 miglia.

Glin-Glin	2° 33' 13"	1° premio
Teresa	2° 45' 30"	2° »
Vivi	2° 46' 11"	3° »
Febo	2° 48' 36'	4° »
Miriam	2° 49' 51"	

Tre Hermanos abbandona.

Al dopo pranzo ebbe luogo un'altra corsa, la *Gara Corsaro*, con premio unico oggetto d'arte, dono del cap. Enrico D'Albertis, per yachts della 1ª serie; percorso un giro del triangolo, 3 miglia, equipaggio *corinthian*.

Su *Fram* imbarcano il proprietario sig. Gottardo Lavarello ed il sig. E. Pasteur; su *Dai-Dai III* il suo proprietario signor Zizi Sbertoli ed il sig. Cortese; su *Zazà* i signori G. B. Baglietto e Viganego; su *Linotte* il sig. A. Costaguta; su *Nameless* i signori S. A. Lunaro, march. Gattaneo Adorno, E. Giunio; su *Fulgor* i signori Ratto e Sebiante.

Bella corsa di *Zazà* che riesce buon primo, poca lotta fra gli altri. La gara del resto trattandosi di un percorso così corto non desta molto interesee.

Zazà 0° 43' 53"

Seguono *Linotte* 0° 45' 32", *Nameless* 0° 45' 51", *Dai-Dai III* 0° 46' 27".

Sampierdarena, 30 agosto — Coppa di Sampierdarena, dono del Municipio.

Il « Club Nautico Sampierdarenese » aveva indetta questa gara per il 2 agosto, ma tenuto calcolo delle regate di Livorno rimandò la gara a questo giorno.

Il regolamento prescrive che alla Coppa concorreranno solo yachts da 1 a 5 tonn., e che essa diverrà proprietà definitiva di quell'armatore che l'avrà vinta per tre volte anche non consecutive. La seconda condizione colla sua larghezza invoglia i concorrenti, ma la prima logicamente deve limitarli.

Siamo ancora ad una gara d'insieme, siamo ancora ai compensi, già causa di tante polemiche, che ne portarono l'abolizione nelle tre prime serie, siamo dunque in condizione non rettamente sportiva. È evidente infatti che lo squilibrio di potenzialità di corsa non può rappresentare un giusto criterio di valore. E questo lo dimostrarono una parte dei campioni migliori del yachting ligure che si astennero dall'intervenire.

Certamente il « Club Nautico Sampierdarenese » ha voluto, con l'accennata disposizione, dare una solennità maggiore alla corsa della Coppa, e non ha pensato alle conseguenze sportive; ma se la sua intenzione è encomiabile, credo finirà col riconoscere che la Coppa non può essere corsa da tre serie riunite, senza che resti menomato il valore della vittoria.

Non si presentano *Sander*, *Endrich*, *Fram*, *Linotte*, *Dai-Dai III*, *Nameless*, *Nila*, ecc.

Popolato l'elegante châlet sociale, folla sulla spiaggia. Davanti incrociano *Melisenda*, 5 tonn., guidato ancora dal signor Ettore Bocciardo; *Mimosa*, 5 tonn., del cav. nob. Gilberto Pestalozza; *Eros*, 5 tonn.; *Luigina*, tonn. 2,50; *Tric-Trac*, tonnellate 2,50, del sig. Craviotto e gli una tonn. *Zazà*, *Fulgor*, *Gemma*.

Al traguardo noto il presidente cav. G. Pestalozza, l'ingegnere Marcenaro vice-presidente, cav. cap. Ottavio Testori nuovo consigliere, il cap. Giuseppe Gambaro, il nuovo segretario Ameri Francesco, i signori L. D'Acqui, E. Garello, Mario Spigno, ing. C. De Marini, Arturo Parodi, Luigi Ciceri, E. Ghigliotti, comandante in seconda Olivieri, ing. Peras, ingegnere Bruno, Rinaldo Ravano, cap. Costa, F. Leone tenente di finanza, Alberto Giusti, ecc. Noto anche il prof. Nino Ronco sindaco di Sampierdarena in compagnia del sig. Luigi Firpo segretario del Comune.

La giornata è bellissima, ma ahimè! troppo bella per presentare un po' di interesse marinaro. Cielo purissimo, mare liscio come turchese, brezza da S. S. E. appena sensibile, triangolo tutto a bel vento, senza ombra di bolina, ecco le condizioni di corsa.

Naturalmente le previsioni sono tutte a favore di *Melisenda*, che parte magnificamente primo, distanziando subito i concorrenti in modo da non lasciar dubbio sul risultato.

La Giuria decide di classificare i primi tre per la corsa della Coppa, e di salutare con un colpo di cannone i primi arrivi di ogni singola serie. Percorso 9 miglia.

	vero tempo	tempo comp.	
Melisenda	2° 14' 18"	2° 14' 18"	1°
Eros	2° 19' 59"	2° 19' 59"	2°
Luigina	2° 34' 00"	2° 28' 14"	3°
Tric-Trac	2° 55' 14"	2° 49 26"	
Fulgor	3° 11' 32"	2° 56' 41'	
Zazà	3° 21' 06"	3° 06' 05"	

Mimosa dopo il primo giro abbandona.

La Coppa per quest'anno resta al sig. Mario Dall'Orso proprietario di *Melisenda*.

Genova (Foce), 7 settembre. — Il « Club Nautico Foce » in queste regate ha mantenuto l'ostracismo alle costruzioni straniere. Questa manifestazione di protezionismo, ha il suo lato buono, perchè favorendo la costruzione nazionale provoca un progresso della concezione architettonica italiana riguardo alle barche da corsa, e dovrebbe dar modo ai nostri costruttori di esplicare la loro originalità e di dimostrare più largamente il loro valore.

È bene perciò che fra le numerose gare che hanno luogo in Liguria, ve ne sia qualcuna formata esclusivamente di prodotti italiani: senonchè a me pare che la restrizione così com' è formulata, non corrisponda al lodevole intento di proteggere l'italianità completa dei nostri yachts da corsa, perchè basta che la barca sia costrutta sulle nostre prode per esser ritenuta prodotto nazionale. Ora questo non basta, bisogna che alla dizione costruzione italiana venga aggiunto e di disegno italiano, perchè è appunto questo che forma la vera creazione e la vera originalità. Abbiamo avuto degli esempi di barche costrutte in Italia su disegno straniero, ebbene io non contesto che questo possa ancora farsi a cui piace, ma contesto che questo ibridismo possa apparire, correre e magari trionfare come se fosse bravura nostrana.

Collo stabilire formalmente che a certe gare non possono partecipare che yachts di costruzione e disegno italiano non potremo forse evitare gli inganni, ma metteremo una regola che indicherà alla nostra italica dignità la via da battere per rappresentare realmente nel yachting internazionale la misura del nostro merito sportivo. Ed ora veniamo alle gare. La giornata in complesso è stata poco interessante causa la debolissima brezza da S. S. E., alla facilità del percorso che non presentava nessun lato di bolina. Del resto il triangolo, come evidentemente lo dimostra il tempo impiegato dai concorrenti a fare il percorso, doveva essere più piccolo di oltre mezzo miglio, sulla misura regolamentare di tre miglia; e ciò ha naturalmente portato qualche spostamento nei risultati definitivi.

Questo errore è sicuramente avvenuto per svista, perchè ormai si sa che il « Club Nautico Foce », procede nell'organizzazione delle gare con encomiabile precisione.

Prima serie, una tonnellata. — Si presentano 13 concorrenti, e cioè: *Primula*, dell'ing. C. De Marini, guidato dal sig. Badaracco; *Marmar*, del sig. Noli Da Costa, guidato dal sig. L. A. Lunaro; *Zazà*, guidato dal suo proprietario sig. E. Ghigliotti; *Linotte*, guidato dal sig. A. Ravano; *Dai-Dai III*, guidato dal suo proprietario sig. Zizi Sbertoli; *Fulgor*, del sig. G. Ratto; *Désiré*, del sig. Pietro Desiderio; *Emma*, del sig. De-Negri; *Helen*, del sig. Zerolla; *Ginchi*, del sig. Origone; *Mandolino*, del sig. Grillo; *Kaleb*, del sig. Masnata e *Fearless*.

Quando spara il colpo di partenza, i concorrenti si raggruppano pittorescamente sulla boa di traguardo, ma sono quasi fermi. *Linotte* si stacca e mantiene la testa di corsa fino al termine, mentre fra gli altri avviene qualche salto. Percorso tre giri del triangolo.

Linotte	1° 37' 48"	1° premio
Fulgor	1° 40 54"	2° »
Zazà	1° 41' 57'	3° »
Kaleb	1° 43' 08"	4° »
Dai-Dai III	1° 43' 50"	5° »

Vengono poi *Primula* 1° 44' 37"; *Mandolino* 1° 46' 45"; *Marmar* 1° 47' 41" ecc. Abbandonarono *Helen* e *Ginchi*.

Seconda serie tonn. 2,50. — Si presentano 6 concorrenti: *Sander*, del cav. A. Dario Centurini; *Luigina*, del sig. Fossati; *Enrichetta*, del sig. Frassinetti; *Linton II*, del sig. Arturo Mosconi; *Nila*, del march. avv. G. Negrotto Cambiaso; *Cambro*, del sig. Pichetto.

Luigina prende il primo posto seguita da *Linton* ed *Enrichetta*. *Sander* è inquietato da *Nila* che gli impedisce il passo fino all'ultimo giro, durante il quale essendo rafforzata la brezza, *Sander* avvicina i suoi concorrenti *Enrichetta* e *Linton*; *Luigina* riesce per la prima volta in due anni a battere *Sander*. Percorso tre giri del triangolo.

Luigina	1° 28' 57'	1° premio
Linton II	1° 33' 36"	2° »
Enrichetta	1° 34' 04	3° »

Viene poi *Sander* in 1° 34' 10".

Melisenda si presenta solo e compie brillantemente il percorso guadagnando il primo premio che la Giuria delibera di assegnargli.

Finite le corse tutti i yachts hanno issato la gala dei premi. Fra i più premiati noto *Sander*, *Melisenda*, *Dai-Dai III*, ecc.

Le regate riuscirono ordinate e popolato il terrazzo della giuria, sul quale ho notato il vice-presidente ing. C. De-Marini, i signori S. D'Ambrosio, A. Carlotto, Rinaldo Ravano, rag. Riccardo della Torre, N. Dagnino, P. Dagnino, Stefano Grillo, C. Rimassa, Mario Spigno, G. Ratto, G. B. Bavastrello, presidente della Società canottieri « Elpis » ed il cav. Gilberto Pestalozza, presidente del « Club Nautico Sampierdarenese ».

SKIPPER.

Il concorso per una nave mercantile alla Esposizione di Milano nel 1905

Il contrammiraglio Bèttolo quando fu ricevuto dal nostro Sovrano e a questi presentò il Presidente dell'Esposizione e gli altri membri del Comitato esecutivo, che andarono ad offrire a S. M. l'alto patronato della Mostra, avvertiva come una singolare attrattiva di questa sarebbe stata la riproduzione di una grande nave mercantile nel recinto della Esposizione.

L'annunzio corse per i giornali e molti furono increduli. Stava però il fatto che la Commissione per i trasporti marittimi, alla cui testa è lo stesso ammiraglio Bèttolo, già studiava attivamente per attuare l'idea audace, sì che oggi si può affermare che essa costituirà il vero *clou* dell'Esposizione e sarà di questa il centro di ritrovo più simpatico ed elegante.

La Commissione infatti si propone di riprodurre le parti sopra il livello dell'acqua, le così dette opere morte di una nave mercantile, la quale avrà non meno di cento metri di lunghezza. Queste opere morte dovranno mostrare al pubblico le disposizioni per il trasporto dei passeggeri delle varie classi e quanto riflette il carico generale, ed eventualmente quello speciale, come ad esempio le materie alimentari in locali refrigeranti.

Attorno alla nave troveranno posto in azione i nuovi sistemi automatici di carico e di scarico, elevatori, aspiranti, trasbordatori americani a carrello.

Le opere morte poggieranno su una platea elittica di calcestruzzo, che gli architetti Locati e Bongi hanno già preveduto nella loro pianta accolta dal Comitato esecutivo e l'insieme spiccherà nel Parco su tutti gli altri edifici della Esposizione laddove oggi scorre un piccolo canale, per quell'occasione ingrandito. La pescagione sarà rappresentata da circa 40 centimetri d'acqua. Ora per la fornitura di questa nave la Commissione per i trasporti di mare e fluviali ha invitato la Navigazione Generale Italiana ed i cantieri italiani Ansaldo, Orlando, Odero, Riva Trigoso, Muggiano, Pattison, Ligure Anconetano a presentare un completo progetto tecnico e finanziario.

Il programma di concorso insiste nel rammentare che si tratta delle sole opere morte del piroscafo. Aggiunge però che si potranno simulare delle motrici coi coperchi dei cilindri. Quanto alle strutture esse saranno un'esatta riproduzione di quelle reali ed offriranno tutti i locali e tutti i servizi usuali di bordo, senza attrezzi ed arredamenti, dei quali sarà dato soltanto l'elenco, indicando però le loro destinazioni e dimensioni. Il cassero, i ponti, le alberature, i fumaioli dovranno avere a loro volta le proporzioni in uso nei piroscafi ordinari.

Nella disposizione però dei locali e sopratutto dei corridoi, come nel calcolo delle resistenze, i concorrenti dovranno tenere presente che il piroscafo sarà visitato da numeroso pubblico; la circolazione interna dovrà essere facile ed avere corridoi, scale, passaggi ampi. Gli accessi saranno comodi, spaziosi e ben distinti dalle uscite, ancora queste comode e spaziose. Ai concorrenti è lasciata facoltà di scegliere per la costruzione dello scafo i materiali che più stimeranno del caso, avvertendo che il Comitato si limiterà a provvedere alla costruzione del piroscafo nelle sue opere morte, riservandosi di invitare gli espositori ad arredarla con oggetti, apparecchi, mobili, ecc., che costituiranno la loro esposizione nel vero posto in cui tali oggetti trovano realmente la loro sede.

I concorrenti dovranno fornire, oltre la lista di tutti i locali interni, un'altra lista di tutti gli attrezzi, apparecchi, strumenti, grues, ecc., che debbono trovarsi sui ponti e sul cassero, indicando per ogni apparecchio il posto e le dimensioni, e dando tutte le istruzioni utili per il loro collocamento. Infine, i concorrenti dovranno consegnare il piroscafo sulla platea, a cui più sopra abbiamo accennato, completamente montato, verniciato e pronto ad essere arredato non oltre il 30 ottobre 1904. I progetti però dovranno pervenire al Comitato per i trasporti marittimi non dopo il 15 ottobre prossimo e per il 31 dicembre di questo stesso anno il progetto scelto sarà eventualmente commissionato.

Gli ambienti interni dovranno essere consegnati vuoti e verniciati cogli infissi, porte, finestre, ecc., finiti e funzionanti e dovranno essere impermeabili all'acqua piovana, a protezione del pubblico e degli oggetti esposti.

Il piroscafo, è bene avvertirlo, rimarrà proprietà di chi ne curerà la costruzione: però ad Esposizione finita esso dovrà essere smontato o ritirato nei limiti indicati dal Regolamento generale dell'Esposizione a spese del costruttore.

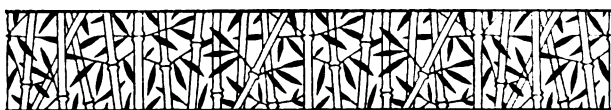
I progetti dovranno essere accompagnati da un preventivo complessivo di spesa e dalle relative condizioni di pagamento e dovranno pure contenere una sezione longitudinale in scala, tale da dare un'esatta idea della ripartizione interna — parecchie sezioni trasversali — le piante dei ponti e del cassero e tutte quelle altre indicazioni esplicative che si riterranno utili a maggior chiarezza del progetto.

La scelta del progetto verrà poi fatta dalla Commissione per i trasporti marittimi e dovrà essere approvata dal Comitato esecutivo, il quale avrà facoltà di chiedere delle varianti. In tal caso la scelta non sarà definitiva, se non dopo accordo sulla corrispondente variante di spesa.

Come si vede, è questa un'idea molto ardita, la quale in nessuna Esposizione, che noi sappiamo, fu mai messa in pra-

tica. È pertanto facile prevedere l'interesse che essa eserciterà sul pubblico, per il quale la nave costituirà il più simpatico ritrovo, mentre con effetto grandioso starà qual vero simbolo dell'Esposizione marittima. Inoltre essa, a mezzo di tutti gli ingegnosissimi meccanismi che fanno della nave moderna una vera meraviglia della nostra civiltà, sarà di alta istruzione e certo concorrerà assai a convincere anche i più refrattari, della necessità di darci al mare con tutto quello slancio che è proprio delle nazioni giovani e che intendono muovere alla conquista dell'avvenire.

Si ravviverà e si rafforzerà intanto nel popolo italiano l'amore sincero per il mare, persuasi tutti della necessità di una grande marina mercantile, strumento della prossima redenzione industriale e commerciale del nostro paese. Già il poeta ne ha dato il fausto annunzio: *Navigare necesse est.* E i poeti, ci ricorda il Goethe, sono spesse volte profeti.

X.

Le regate di lancie automobili a Stresa

Spettava al « R. V. Y.-C. », non secondo a nessun'altra società di yachting italiana nelle buone e pratiche iniziative, di bandire pel primo in Italia una riunione di regate per lancie automobili. E questa ebbe luogo a Stresa nei giorni 5 e 6 settembre scorso, e riuscì veramente importante, se non per la quantità delle lancie che vi parteciparono, certo per la qualità dei motori che scesero a contendersi i premi. La vittoria arrise ai motori italiani ed in particolare a quelli FIAT, la ben nota casa d'automobili di Torino.

Per la domenica 6 e pel battesimo delle sue lancie la *Fiat*, a mezzo del suo direttore ing. Marchesi, aveva invitato, ed intervennero ad assistere alle gare il Ministero della Marina, che si fece rappresentare dall'ing. capo di 2ª classe cav. Domenico Traverso, l'ing. Meloncini, il noto costruttore di Venezia che già costrusse varie lancie automobili e specialmente i battelli che fanno il servizio fra la stazione di Venezia ed il Lido, il conte Vialardi, vice-segretario del « R. R.-C. I. » che rappresentava pure la *Rivista Nautica* in assenza del cav. Capuccio impedito per precedenti impegni, oltre a vari rappresentanti dei principali giornali politici e sportivi del Piemonte, Liguria e Lombardia.

Gli invitati, guidati dall'ing. Marchesi, giunti ad Arona, trovarono il cav. Scarfiotti, ed ebbero campo di ammirare e provare subito una lancia *Fiat* di 16 HP, di cui uniamo il disegno ed una fotografia. Questa lancia li portò al pontile dell' Hôtel des Iles Borromées superando la distanza di 18 km. in un'ora. Splendido risultato quando si consideri che a bordo vi erano ben 13 persone.

Il motore ha 4 cilindri verticali con accensione elettromagnetica; il carburatore, che fa un solo corpo col regolatore, è a polverizzazione, e dà una miscela tonante giustamente dosata, in modo da produrre il minimo consumo possibile di benzina.

Tanto le valvole di aspirazione, come quelle di scappamento, sono comandate.

Un ingegnoso apparecchio brevettato serve a produrre automaticamente una anticipazione dell'accensione, proporzionale al numero dei giri del motore. La lubrificazione dei cilindri si ottiene automaticamente per mezzo di un oliatore speciale pure brevettato.

L'albero a manovella è opportunamente sospeso ed è di acciaio vuoto: tutti i cuscinetti sono ricoperti di uno strato di metallo antifrizione.

La regata consisteva in una corsa handicap per *racers* e *cruisers* di qualunque forza e dimensione. L'handicap era stato fatto sopra corse di prove ed in base ai risultati ogni lancia dava o riceveva un compenso in minuti.

Era quindi stabilito il tempo minimo in cui ogni lancia doveva compire il percorso, e per impedire che nella corsa di prova i motori non avessero spiegata tutta la forza di cui erano capaci, era accordata una latitudine del 5 o/o in meno del tempo prescritto per ogni lancia, oltrepassando la quale essa era messa fuori corsa.

Il percorso consisteva in due giri di un triangolo, pari a 8 miglia. Questa disposizione permetteva al pubblico, che si affollava nel giardino dell' «Hôtel des Iles Borromées» in riva al lago dove aveva preso sede la Giurìa e la Direzione del « R. V. Y.-C. », di seguire tutta la corsa.

Alle 15 la Giurìa era al suo posto al completo nelle persone dell'ing. cav. Carlo Nigra, marchese Fazio Dal Pozzo, marchese Pallavicini, conte Tarsis ed ing. Maffioretti. Tutta la colonia dei villeggianti e dei forestieri di Stresa si affolla nel giardino presso il traguardo e fra il pubblico notiamo l'on. Luzzatti, l'on. Biscaretti, il cav. Agnelli, l'ing. Enrico, l'avv. Scarfiotti, l'ing. Marchesi, l'avv. Signoretti, l'avv. Cappa-Legora, il comm. Benedetto Vercellone, il conte Giberto Borromeo, presidente del « R. V. Y.-C. », il marchese Ferreri di Ventimiglia, i fratelli conti Conelli, il dott. Aldo Weillschott e molti altri sportsmen giunti da Milano e da Torino in automobile di cui ora ci sfugge il nome.

Intanto la gara era incominciata ed erano partite per ordine: 1° Castellini, motore Volpi 5 HP; 2° Pallavicini, motore Daimler 6 HP; 3° Dal Pozzo, motore Daimler 10 HP; 4° *Fiat, cruiser* 16 HP; 5° *Fiat, racer* 16 HP; 6° *Fiat, racer* 24 HP. La corsa si svolge subito interessantissima pel fatto che essendo stati assegnati in minuti gli abbuoni ad ogni lancia vincerà la corsa il primo arrivato. Per cui l'handicap sarà riuscito qualora tutte le 6 imbarcazioni giungano contemporaneamente al traguardo, cosa che accadde infatti se si toglie la lancia Castellini, che giunse con forte vantaggio tanto che dovette fermarsi prima del traguardo per non oltrepassare la latitudine del 5 o/o concessa dalla Giurìa. Le lancie giunsero in quest'ordine: 1° Castellini 1' 07' 43"; 2° *Fiat*, 16 HP 45' 25"; 3° Dal Pozzo 53' 47"; 4° Pallavicini 57' 38'; 5° *Fiat, racer* 24 HP, 32' 28"; 6° *Fiat*, 16 HP, 39' 44". La Giurìa si radunò per decidere in merito all'incidente della fermata della lancia Castellini e con tre voti contro due decise di metterla fuori corsa; rialzando di un posto le altre lancie ed assegnando in relazione i premi.

A questa seguì una gara pel *record* del miglio che diede il seguente risultato: *Fiat*, 24 HP, 4' 33"; *Fiat*, 16 HP, 5' 47"; *Fiat*, 16 HP, 6' 05"; Pallavicini, Daimler 6 HP, 7' 44".

Al sabato 5 settembre eransi effettuate due corse la prima per *racers*, tipo libero, di qualunque forza e dimensione senza

compensi e partenza volante, percorso otto miglia in due giri di triangolo.

Giunse: 1ª *Fiat*, da corsa 24 HP, in 38' 46"; 2ª *Fiat*, 16 HP, in 42' 27".

La seconda corsa, handicap, era riservata ai *cruisers* di qualunque forza e grandezza, percorso 4 miglia un giro del triangolo.

Giunsero: 1° Castellini, motore Volpi 5 HP, 33' 38"; 2° Pallavicini, motore Daimler 6 HP, 31' 40"; 3° Dal Pozzo, motore Daimler 10 HP, 30' 58".

Lancia FIAT con motore a benzina 16 HP.

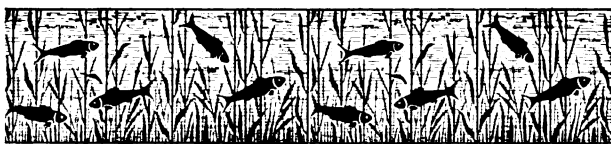
Pianta e sezione della lancia FIAT 16 HP.

* * *

Alla sera poi la direzione della *Fiat* invitava a pranzo all'Hôtel des Iles Borromées, la Giuria e la Direzione del « R. V. Y.-C. », le persone invitate espressamente ad assistere alle corse, i rappresentanti della stampa, ecc. Allo champagne parlarono l'ingegnere Marchesi comunicando le adesioni pervenute, il cav. Scarfiotti a nome della *Fiat*, constatando il successo riportato ed augurandosi che i motori *Fiat* possano presto riuscire vittoriosi sulle acque straniere, il cav. Nigra ed il conte Biscaretti.

La bella giornata ebbe termine assai tardi, ed all'indomani mattina la lancia *Fiat* di 24 HP e due automobili anch'essi *Fiat* riconducevano ad Arona gli invitati, percorrendo quella distanza in soli 45 minuti, avendo costeggiato tutta la riva destra del lago.

Non possiamo prima di finire che constatare il successo riportato anche colle sue lancie dalla *Fiat*, e siamo convinti che a questo altri non meno brillanti si aggiungeranno ben presto, cosa che le auguriamo di tutto cuore.

C. V.

Le nostre Incisioni

Diamo in questo numero la fotografia dell'incrociatore protetto di 1ª classe francese *Guichen*. Esso appartiene al tipo degli incrociatori protetti che avranno per missione speciale in caso di guerra di fare la caccia sui mari alle navi da commercio del nemico in grazia della grande velocità di cui sono dotati, ma che non potranno prendere parte a nessun combattimento perchè privi di conveniente corazza, specialmente alla cintura.

Il *Guichen*, ha un gemello nel *Chateaurenault;* entrambi provengono dal tipo *D'Entrecasteaux* modificato ed aggrandito, ed alla loro volta diedero poi origine al *Jurien de la Gravière*.

Il *Guichen*, costrutto dalla « Société des Chantiers de la Loire » fu felicemente varato a Saint-Nazaire il 26 ottobre 1897 dopo diciassette mesi che la sua chiglia era stata impostata sullo scalo, operazione effettuata verso la fine maggio del 1896.

Ecco le principali sue caratteristiche: lunghezza m. 139; larghezza m. 17; immersione a poppa m. 7,50; spostamento tonn. 8300; potenza della macchina cav. 25.000; velocità massima n. 23; dotazione di carbone tonn. 2000; raggio d'azione a 12 n. miglia 7600.

Lo scafo in acciaio è protetto da una cintura corazzata di 75 mm. e da un ponte corazzato di 65 mm. di spessore massimo al centro e che gradatamente va decrescendo alle estremità e nella parte orizzontale.

L'apparato motore si compone di tre macchine a triplice espansione e sono alimentate da 36 caldaie a tubi d'acqua, tipo Lagrafel D'Allest, ormai abbandonato a cagione dei gravi inconvenienti che presenta. Queste caldaie, che dal contratto dovevano sviluppare 24.000 cav., nella prova di velocità eseguita il 10 novembre 1899 ne svilupparono 25.455, e la velocità oraria raggiunse i n. 23,544 invece dei 23 previsti.

L'artiglieria, tutta a tiro rapido, comprende 2 cannoni da 164 mm., sei da 138, dieci da 47 mm. e 5 da 37 mm.

Terminato il periodo delle prove e l'allestimento venne incorporato nella Squadra del Nord sul finire dell'aprile 1900. Nel giugno dello stesso anno in seguito ai torbidi cinesi salpò per la Cina per andare a prendere il suo posto nella squadra posta agli ordini del vice-ammiraglio Pottier. Rimpatriò nell'ottobre 1901.

Nello scorso anno fece parte della divisione navale agli ordini del vice-ammiraglio Roustan che condusse in Russia il Presidente della Repubblica Francese Emilio Loubet, e che comprendeva l'incrociatore corazzato *Montcalm*, l'incrociatore protetto *Guichen*, l'avviso torpediniere *Cassini* ed i cacciatorpediniere *Fauconneau* e *Yatagan*.

*
* *

Siamo lieti di pubblicare in questa puntata i piani del yacht *Charming* attualmente di proprietà del barone Michele Vannucci di Palermo e costrutto nel 1896 dal barone Jules de Catus pel signor Giuseppe Trautteur di Napoli. I disegni del *Charming* ci vennero accompagnati dall'autore con una descrizione, e crediamo far cosa grata ai nostri lettori pubblicandola integralmente, e senz'altro diamo la parola all'autore.

Il signor Giuseppe Trautteur, visitando nel 1896 l'Esposizione di Ginevra, fermò la propria attenzione su di un piccolo *fin-keel* con *bulb* di piombo di 0,50 tonn. di stazza. Questa costruzione in cedro con vele di seta, esposta dalla ditta « Trub e C. », gli piacque per la forma elittica della poppa molto più graziosa dello specchio quadro, che termina generalmente le costruzioni moderne.

Venne decisa la costruzione di un 2 tonn. di stazza italiana, che dava circa metri 6,50 di lunghezza alla linea d'acqua e 60 mq. di superficie velica, e siccome si dovevano riunire le doti di un *racer* a quelle di un'imbarcazione da diporto, così decidemmo di costrurre un *bulb* puro a timone indipendente.

Questo genere di imbarcazione, che non avevo ancora costrutto, mi cagionò molte preoccupazioni, perchè questo yacht, destinato al golfo di Napoli, doveva essere marino per eccellenza, il che non s'accorda facilmente con una velocità sufficiente a tenere un buon posto in regata, e per di più il futuro proprietario era un *yachtsman* giovane e questo genere d'imbarcazione poco conosciuto nel Sud. Dovetti sobbarcarmi ad un lavoro indefesso ed a lunghe riflessioni per scegliere fra i vari modelli successivamente creati, l'ultimo dei quali, più robusto ed in apparenza più marino, venne eseguito, senza essere poi costretto a rimpiangere questa decisione.

Questa costruzione molto elittica, e di forma più falcata dei *bulbs* ordinari, ricorda le baleniere norvegesi e siamo convinti che munita di una chiglia ordinaria con debole immersione e sufficiente zavorra farebbe un eccellente servizio con una moderata velatura. L'aggiunta di un *bulb* di 600 kg., collocato alla profondità di m. 1,60, gli diede una tale stabilità che il *Charming* potè portare comodamente 80 mq. in una velatura di seta costrutta colla solita diligenza dal velaio Claverie.

Le armoniche proporzioni gli permisero dunque di acquistare una grande velocità malgrado la sua scarsa lunghezza, ed il signor Trautteur in una lettera del 12 agosto 1902, di cui diamo qui sotto un estratto, attesta che ha pienamente raggiunto il suo duplice scopo.

« Il ne me reste qu'à vous dire que j'ai été très satisfait de « ce bateau très agréable en promenade, et bon coureur; aussi « que j'ai gagné dans presque toutes les régates où je me suis « présenté avec *Charming* ».

Era quindi naturale che la *Rivista Nautica* stimasse di dare ai suoi lettori i piani di questo yacht ben riuscito, ed è perciò che ho ridotto i piani dello scafo e quello velico colla maggiore esattezza, felice di poter essere utile al yachting italiano, il quale va facendo da qualche tempo a questa parte tali progressi non prevedibili nel tempo in cui abitai *il bel paese dove il sì suona!*

Il piccolo yacht è bordato in cedro di 15 mm. di spessore, il ponte in abete giallo dello stesso spessore. Le membrature di rovere sono a distanza di 30 cm. l'una dall'altra ed i bagli hanno 2,50 cm. per 5 di altezza. La disposizione del doppio *cockpit* è comoda per la passeggiata e da una lettera del barone Vannucci vi si possono sedere 10 persone senza incomodarsi fra loro. Da quanto dice questo *yachtsman* palermitano questa imbarcazione possiede tutte le qualità da ritenerlo perfetto se... Ma! D'altronde i lettori giudicheranno dalla sua lettera che trascrivo letteralmente più giù. Malgrado la cattiva reputazione di cui gode questo genere di costruzione il *Charming*

molto solido si conservò in perfetto stato. Del resto gli inconvenienti non si fanno sentire che nelle dimensioni superiori dove la mancanza di alloggio e di stabilità di cammino, con mare grosso, rendono questi yachts non adatti al *cruising*.

Ecco le principali dimensioni del *Charming:*

Lunghezza massima	m.	9,25
» alla linea d'acqua	»	6,50
Larghezza fuori bordo	»	2,17
Immersione dello scafo	»	0,30
» col *bulb*	»	1,60
Piombo	kg.	600
Velatura di corsa	mq.	80
Spostamento	tonn.	1,500

Possiede tre velature.

Per finire ecco l'estratto della lettera del barone Vannucci: « In vero debbo dire che difficilmente puossi costruire un tipo « più perfetto. Esso alla leggerezza, sveltezza di linea, facilità « di manovra, sicurezza, velocità, accoppia la maggior possibile « comodità potendo contenere facilmente per diporto fino a « dieci persone. Malgrado la sua ingente velatura può benis- « simo manovrarsi, con vento fresco, da una persona sola. « La sua velocità fa salire l'acqua in coperta, però non mette « mai il bordo sott'acqua. È sensibilissimo al timone girando « su sè stesso ».

ROWING

NOTIZIARIO

ITALIA. — La stagione sportiva ormai si può dire chiusa pei canottieri coi Campionati corsi a Venezia. I vogatori hanno smesso l'allenamento e solo qualche raro appassionato continua il lavoro per le ultime regate dell'annata.

A Villa d'Este pel 27 settembre si annuncia la solita riunione annuale, l'unica di qualche importanza. Vi saranno corse in 4 *seniores* (Coppa villa d'Este), 4 *juniores* (Coppa Granduchessa Caterina di Russia), yole di mare *juniores* e skiffs *seniores*.

A Torino pure è bandita la corsa in skiff *senior* per la Coppa dell'Eridano (2-3 ottobre). Vi prenderanno parte Augusto Lange, instancabile come sempre, e Devalle 2° arrivato nel Campionato *junior*, poco preparato però, della S. C. « Cerea » di Torino, Gerli e Sacchini della S. C. « Milano » di Milano, e Spada della S. C. « Olona » pure di Milano.

La regata avrà luogo in linea retta su un percorso di 1600 m., e sarà senza dubbio interessante, dato il concorso di skiffisti come il Gerli e lo Spada, smaniosi di prendersi una rivincita sul Sacchini dalla disfatta di Venezia.

Altra riunione era fissata a Lecco per la fine dello scorso settembre; ma, con rammarico di tutti, andò in fumo. Peccato che gli organizzatori di queste regate non si decidano a bandirle più presto! Maggiore sarebbe il concorso dei vogatori e più utile la prova.

Altro di nuovo per ora nulla, salvo le intenzioni dei vincitori e dei vinti, le quali però dovranno passare attraverso i freddi mesi invernali, la grande stagione dissolvente per tutto ciò che si riferisce a vogatori e regate!

— (Messina). — *Escursione della S. C.* « *Messina* ». — Martedì 15 settembre la S. C. « Messina », abilmente diretta dal distinto ing. Arturo Lella, effettuò una gita sociale sino al villaggio Fremestieri, partendo da Messina alle ore 8.

I componenti la gita occupavano tre imbarcazioni.

Nel gig-cutter *Sans-Nom* erano la signora La Racine Geltrude, signorine Elisa La Racine, Lilly ed Elisa Gufmann, Maria Perino, rev. can. Ciccolo, ing. Arturo Lella, avv. Ruggeri e Manlio Marangolo.

Nella yole *Senza Nome* erano la sig.na Maria La Racine ed i sigg. La Corte, Gugliotta, Prestamburgo e Cardullo.

Nella yole *Geltrude* la sig.na Dora Lella ed i sigg. Vitali e Spadaro.

I gitanti arrivarono a Fremestieri dopo una buona traversata e furono ivi ricevuti dal sig. Silvestro De Pasquale vice-presidente della Società, il quale fece servire dei rinfreschi.

Il presidente ing. Lella disse belle parole di ringraziamento al sig. De Pasquale e brindò alla prosperità del Rowing e della S. C. « Messina ». Rispose poscia il sig. De Pasquale augurando lunga vita alla società stessa.

Durante la loro breve permanenza a Fremestieri i bravi gitanti furono allietati da un'orchestrina improvvisata per l'occasione.

AUSTRIA-UNGHERIA. — *Le regate di Trieste.* — « Da molti anni io non ricordo un tale concorso di pubblico ».

« Sì, davvero, bisogna risalire ai tempi delle prime regate per rievocare un quadro così meraviglioso ».

Questa l'esclamazione generale di quanti giungevano più sul tardi al campo della regata. E infatti dal moletto di Barcola, che scompariva addirittura sotto la massa di gente che vi si pigiava, fino quasi a Cedas, la linea della costa era tutta vita, tutta movimento, tutta un panorama.

La presenza del magnifico Podestà e del 2° vice-presidente on. Rascovich, di rappresentanze dei nostri migliori sodalizi e delle società nautiche di cui correvano i colori, davano maggiore solennità alla splendida festa.

Anche quest'anno vi sono alcuni elegantissimi chioschi sotto ai quali la Giurìa, gli invitati e la stampa si riparano dal sole, che alle 9 comincia già a scottare.

Nel mare, tranquillissimo, una gaia assemblea di guzzi, canotti, brazzere e imbarcazioni di ogni tipo, tutti gremiti di gente, segna con festevole vivezza di tinte il campo della regata.

L'attrattiva della gara nautica chiamò anche numerosi forestieri dalle vicine provincie. Tra altro diversi soci delle S. C. « Bucintoro » e « Querini » di Venezia.

A dare un'idea precisa della folla accorsa alle regate, possiamo citare la cifra autentica che alle 9,45 il tram aveva trasportato a Barcola la bellezza di oltre 18.000 persone; quindi se si calcolano le numerosissime carrozze, la pletora di ciclisti e la quantità non esigua di gente che col fresco della mattina preferì fare la passeggiata, non si va certo errati stimando a 25.000 gli spettatori.

Erano poi le gare degne di tanto interessamento? Sì, certo; perchè la lotta fu spesso assai viva, sempre però cortese, sicchè il ben che minimo incidente non si ebbe a lamentare e di ciò va data meritata lode alla Giurìa ed alla Direzione della « Società delle Regate ».

Alle 7,45 il colpo di cannone segna la partenza delle 6 yole a 4 vogatori della 1ª corsa, che riesce piena di movimento. A metà circa del percorso la « Querini », che batte la sua voga celerissima, si piazza prima e giunge al traguardo in 6'3" 1/5; il secondo posto è vivamente disputato dall' « Adria », « Barion » e « Ginnastica », che arrivano in quest'ordine: in 6'12" 1/5, 6'15" e 6'20"; quinti i « Fiumani » in 6'32" 1/5, la « Hansa » in 6'54".

La 2ª corsa, ritiratisi i Romani, raccoglie tre partenti, e qui l'eccellente armo della « Ginnastica », composto dei signori fratelli Ongaro, Vidusso e Cattarinuzzi, perfettamente affiatati ed in stile, giunge primo con due barche di vantaggio, in 5'56" 3/5, secondo « Barion » in 6'4" 1/5, ultima la « Hansa » in 6'21" 2/5.

Il Campionato dell'Adriatico (3ª corsa) fu conquistato questa volta nuovamente dalla « Bucintoro », i due *skiffs* della quale tennero la testa per tutto il percorso; presso al traguardo il sig. Barbieri cede ed il suo consocio Poschacher giunge primo in 6'36", arrivando quello 2º in 6'56" 1/5; Narducci del « Barion » è 3º in 7'27" 1/5 sopravanzando di poco il signor Osvaldini della « Ginnastica » in 7'30" 1/5.

Alla partenza delle yole a due si presentano 5 degli armi iscritti, poi ad un certo punto i Romani abbandonano; la corsa è guidata dal potente armo del « Barion » che vince comodamente in 7' 7". Anche qui è accanita la lotta per il 2º posto tra « Ginnastica », « Rowing » e « Hansa », lotta a cui il pubblico si interessa vivamente. I fratelli Bonazza però riescono ad aver splendidamente ragione dei competitori giungendo in 7'15" 2/5, 3º « Rowing » in 7'18" 1/5, 4º « Hansa » in 7'20" 1/5.

Il « Barion » e la « Ginnastica » sono acclamatissimi.

La gara sociale per yole a 4 è davvero emozionante. Quasi subito dopo la partenza l' « Adria » comincia a battere tempo di *spurt* e mantiene per tutta la corsa questa voga infernale, attaccata continuamente dalla « Ginnastica », magnifica sempre per correttezza di stile; ancora sotto il traguardo la vittoria è indecisa, poi pende a favore dell' « Adria », che aveva un bel stile di voga, in 6'9" 4/5, mentre la « Ginnastica » è per mezza barca seconda in 6'11" 1/5, i « Fiumani » 6'17" 2/5 e la « Libertas » 6'20" 2/5; in questa corsa hanno lavorato anch'essi bene, pur senza successo.

Alla « Libertas » di Capodistria ci sembrò notare non mancanza di vigoria, quanto deficienza di preparazione, la quale certo le avrebbe fatto conquistare un miglior posto.

La gara in yole a 4 *seniores* si risolve in una bella lotta tra il « Barion » ed il « Remo » finita con una superba vittoria del primo per circa tre lunghezze in 5'52" 3/5, il più bel *record* della giornata.

Il « Remo » secondo in 5'59" 3/5, la « Hansa » fu quasi distanziata 6'15" 4/5. Ovazioni immense salutarono i vincitori e le grida di: viva Bari! viva Roma!, sonarono altissime, cui dagli ospiti fu risposto col viva Trieste!

Ritiratosi per regola di regata il Poschacher, il Folchi del « Remo » abbandona; restano a disputarsi la gara skiffs *juniores* il Narducci della « Barion » primo in 6'37" e l'Osvaldini della « Ginnastica » in 7'11".

Il premio dell' « Unione Ginnastica » difeso dall' « Adria » che non corre è vinto dai matricolini della « Ginnastica » (Carlini, Fabretto, Chero e Croato) in 6'26" 1/5 mentre la « Hansa » rimane un 5 imbarcazioni indietro 6'47" 3/5. L'entusiasmo è immenso.

La gara in yole a 2 *juniores* desta interesse per la conquista del 2º posto. Primo è indiscutibilmente con magnifica voga l'armo della « Bucintoro » in 7'4" 1/5. Fino proprio a pochi metri dal traguardo il « Remo » e la « Hansa » sono testa a testa, ma infine le berrette rosse dei quiriti si vedono avanzare e passano secondi in 7'20" 4/3, mentre l'altra yole arriva in 7'21" 4/5, 4º « Barion » in 7'37" 4/5.

E siamo infine alla grande gara per il premio della Filarmonica; ritirati « Remo », « Libertas », « Fiumani » e « Hansa »; alla partenza « Barion » (lo splendido armo della 6ª corsa) si pone alla testa e non è più raggiunto; il loro *record* 5'57" 4/5 è il migliore in yole, il secondo posto è preso dalla « Bucintoro » in 6'4" 4/5, il 3º dalla « Querini » in 6'9" 4/5 ed entrambi gli armi veneziani si fanno davvero onore per eccellenti qualità nautiche; « Adria » e « Ginnastica » lottano per il 4º posto, giungendo la prima in 6'23", l'altra in 6'31".

E alle 11,30 circa con gli ultimi applausi, ovazioni ed evviva il pubblico soddisfattissimo ritorna in città, dando splendida animazione a tutta la strada.

A corse finite dalla Giurìa fu proclamato il risultato delle corse e furono aggiudicati i premi, tra nuovi scambi d'applausi.

FRANCIA. — Fece molto rumore quest'anno il match a 8 Parigi-Francoforte.

I vogatori tedeschi batterono facilmente gli avversari vincendo per oltre 5 lunghezze su un percorso di 2500 metri. Grande fermento vi fu tra i francesi a causa della prova d'eliminazione per tale gara corsasi pochi giorni prima sullo stesso campo.

L'equipaggio misto della « Marne », « Rowing Club » e « Club Nautique », che aveva battuto per sei lunghezze la « Basse-Seine », fu squalificato dal giudice arbitro per la sua condotta irregolare. Da ciò nacquero varî incidenti che diedero luogo ad una vivacissima discussione, per non dir peggio, sorta fra il pubblico ed i vogatori tostochè il *match* a 8 ebbe termine.

— Altra corsa importante a Parigi fu quella in skiff del 30 agosto pel gran premio internazionale della « Marne », in cui il d'Heilly, Campione d'Europa, vinse a stento battendo Cordier della « Société d'Encouragement » di Parigi per un metro appena! A quanto sembra il valoroso sculler francese avrà non poco da fare l'anno venturo per conservare il suo titolo!

YACHTING

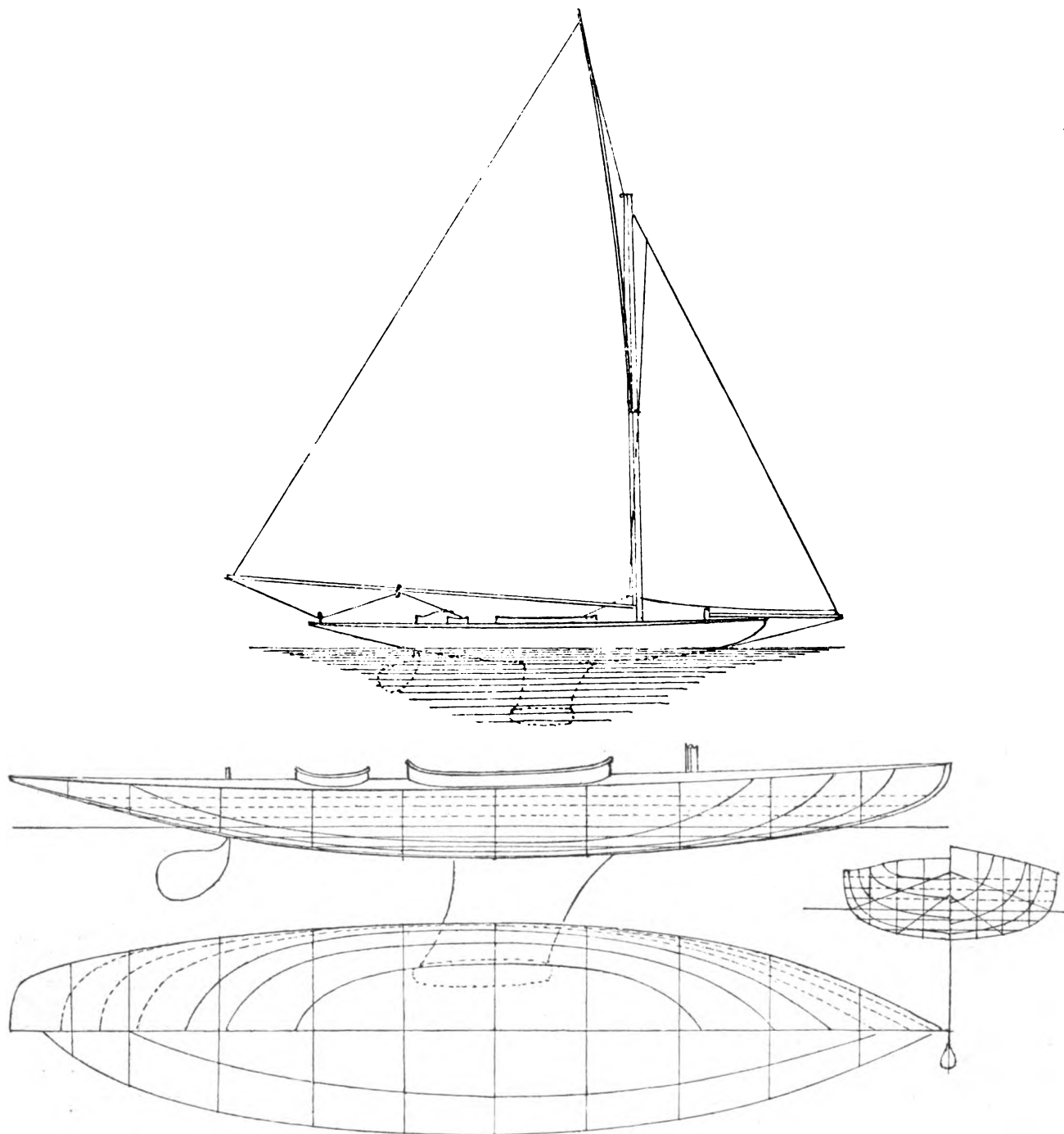
NOTIZIARIO

ITALIA. — (Genova) (*S*). — Oltre il 5 tonn. che si sta ultimando nel cantiere Oneto, pare che se ne costruisca un altro a Sampierdarena dal signor Fossati.

— Il signor Rinaldo Ravano, proprietario di *Linotte*, ha ordinato una deriva di una tonnellata al costruttore A. Bava.

— Il signor E. Giunio fa costrurre dal Baglietto di Varazze un *fin keel* di una tonnellata. Nello stesso cantiere si sta impostando una deriva pure di una tonnellata.

FRANCIA. — *Corsa Paris-Trouville.* — L'attenzione dei yachtsmen nello scorso settembre si portò quasi esclusivamente sulla corsa di lancie automobili Paris-Trouville, organizzata dai nostri confratelli *L'Auto* e *Yachting Gazette*. Diciamo subito che sortì un esito splendido.

La corsa era stabilita in sei tappe: Parigi-Mantes, Mantes-Elbeuf, Elbeuf-Rouen, Rouen-Caudebec, Caudebec-Havre, Havre-Trouville. Alla corsa erano iscritte 56 lancie, 28 delle quali si presentarono in partenza e cioè: 25 nella categoria *cruisers* e 3 nei *racers*. Giunsero a Trouville in 18 compiendo il percorso di 310 km. da un minimo di 10° 26' 23" 2/5 ad un massimo di 25 35' 05" 3/5.

Profilo, piani e sezione del yacht *Charming*, progetto del barone J. de Catus.

Giunse prima la lancia *Mercedes*, 35 HP *racer*, 10 26' 23" 2/5; 2° *Flore*, 20 HP *racer*, 12° 31' 56' 3/5; 3° *Narval*, 32 HP *cruiser*, 16° 20' 01" 4/5; 4° *Camelia*, 8 HP *cruiser*, 17° 51' 50" 4 5; 5 *Korrigan*, 20 HP *cruiser*, 18° 00' 00" 4 5; 6° *Henriette*, 12 HP *cruiser*, 19 19' 19" 4/5; 7° *Marthe*, 20 HP *cruiser*, 20° 21' 48" 2/5; 8° *Mo-*

nette, 15 HP *cruiser*, 21° 28' 44" 3/5; 9° *Gaby*, 12 HP *cruiser*, 21° 40' 40"; 10° *Paulinette*, 6 HP *cruiser* a vapore, 21° 57' 36" 2 5.

I premi consistevano per ogni categoria *racers* e *cruisers*: 1° L. 1000; 2° L. 500; 3° L. 250; 4° L. 150; 5° L. 125; 6° L. 100; 7° L. 75; 8° L. 50. Oltre a molti altri premi per ogni tappa.

Come chiusura poi di questa corsa il programma portava la corsa del miglio marino 1852 m. e la corsa per la Coppa Challenge Gaston Menier, percorso 3 miglia, che ebbero luogo a Trouville il 5 settembre. Alle lancie che presero parte alla corsa Paris-Trouville si aggiunse il celebre *Napier* di 75 HP di costruzione inglese che compì il miglio marino in 2' 30" 3/5 seguito da *Mercedes* 3' 30" 4/5; *Flore* 4' 51"; *Loute* 7' 09"; *Camelia* 7' 49" 3/5.

Per la Coppa Gaston Menier tre soli si mettono in partenza e giungono: 1° *Napier* 11' 29" 1 5; 2° *Mercedes* 11' 59" 1/5; 3° *Loute* 21' 53" 3 5.

STATI UNITI. — *Coppa d'America*. — Nello scorso numero abbiamo dato il risultato delle prime due prove della Coppa d'America, vinte tutte e due dal campione americano *Reliance* contro il campione inglese *Shamrock III*. Mai come questo anno furono annullate prove o per mancanza assoluta di vento, o perchè questo veniva a cadere durante la corsa od anche a cagione del cattivo tempo. Infatti le gare di questa importantissima corsa, che desta sempre la curiosità del mondo intero, principiate il 20 agosto non ebbero termine che il 3 settembre, giorno in cui potè aver luogo la terza prova anche questa vinta dal campione americano *Reliance* con un vantaggio di 10' 06" in tempo vero e di 8' 09" in tempo compensato. A prove ultimate vennero organizzati a New York sontuosi ricevimenti e banchetti in onore di sir Thomas Lipton che seppe acquistarsi una grande popolarità mostrandosi come sempre bel giocatore e accettando la sconfitta con serena filosofia.

In questi banchetti, nei quali si discorse molto della lotta avvenuta nella baia di Sandy Hook, si cercò di indovinare il futuro e si attribuiscono al yachtsmen scozzese progetti più o meno fantastici, che si devono naturalmente accogliere con riserva.

Sembra tuttavia confermarsi che egli sia disposto a disfarsi dei suoi tre *racers*, cedendo a yahtsmen americani *Shamrock I* e *Shamrock III*, mentre *Shamrock II* venne già venduto per essere demolito.

Certamente che se ciò si verificasse, le regate della prossima stagione del « New York Yacht-Club » assumerebbero una speciale importanza.

— *Pensione vitalizia allo skipper di Reliance*. — I membri del Sindacato, proprietario del *defender* della Coppa d'America, per dare una nuova prova di stima al capitano Barr, che condusse alla vittoria il *Reliance*, incaricarono il signor Oliver Iselin di annunciargli che gli costituivano una rendita annua di 2000 dollari pari a 10.000 lire.

— Il *Daily Express* dà i seguenti curiosi particolari sull'origine del nome degli Herreshoff, i celebri costruttori degli ultimi *defenders* della Coppa d'America *Reliance* compreso.

Il fondatore della famiglia, tedesco d'origine, stabilitosi agli Stati Uniti, chiamavasi Eshoff. I suoi colleghi del cantiere presso il quale era impiegato lo chiamavano abitualmente Herr Eshoff. Gli estranei si abituarono a chiamarlo M. Herreshoff, cognome che non tardò ad adottare egli stesso per la forza delle cose.

Direzione Centrale del R. R.-C. I.

SUNTO DELLE DELIBERAZIONI

Seduta del 5 agosto.

a) Ebbe comunicazione dell'avvenuta ratifica dei seguenti nuovi Soci:

Anatra Emilio, Cavallerizza a Chiaia, 37, Napoli.
De Sanctis Umberto, via Solitaria, 30, Napoli.
Di Marzo Vittorio, piazza Municipio, 4, Napoli.
Forti Giulio, via S. Brigida, 51, Napoli.
Maltese Giuseppe, S. Domenico Soriano, 22, Napoli.
Montechiaro Federico, S. Pasquale a Chiaia, 29, Napoli.
Pattison Enrico, villa Maria, Parco Margherita, Napoli.
Rondino Ernesto, Dogana Vecchia, 14, Napoli.
Verity Federico, palazzina Thalberg, viale Calascione, Monte di Dio Napoli.

b) Avuta comunicazione delle iscrizioni pervenute per le regate di Campionato Italiano con risultato splendido e tale da assicurare l'esito dell'annuale manifestazione sportiva e della riduzione della quota dell'indennità di trasferta per ogni canottiere a L. 0,02, le dichiara definitivamente chiuse approvando l'operato della presidenza.

c) Avuta comunicazione della corrispondenza passata circa la qualifica di vari canottieri in base agli art. 8 e 12 del Codice delle Regate, approva l'operato della sua presidenza, e prende disposizioni in merito.

d) Avuta comunicazione dal Direttore di contabilità del conto consuntivo 1902 manda alla presidenza di presentarlo all'assemblea dei Delegati per la necessaria approvazione.

e) Stabilì di indire pel giorno 15 agosto a Venezia ed alle ore 10,30 l'assemblea dei Delegati col seguente ordine del giorno:

1. Consuntivo 1902;
2. Regate e Campionati 1904;
3. Nomina dei Delegati del « R. R.-C. I. » al Congresso dello « F. I. S. A. »;
4. Nomina di Soci onorari del « R. R.-C. I. »;
5. Elezioni alle cariche sociali;
6. Comunicazioni, proposte e deliberazioni varie.

Prese altre deliberazioni in merito a questioni d'ordine interno.

Pel Segretario Generale
CARLO VIALARDI DI VERRONE.

XXª Assemblea dei Delegati del R. R.-C. I.

SABATO 15 E DOMENICA 16 AGOSTO 1903

Venezia - Sala Ristorante Bauer

Estratto del Processo verbale.

ORDINE DEL GIORNO:

1. Consuntivo 1902;
2. Regate e Campionati 1904;
3. Nomina dei Delegati del « R. R.-C. I. » al Congresso della « F. I. S. A. »;

4. Nomina di Soci Onorari del « R. R.-C. I. »;
5. Elezioni alle cariche sociali;
6. Comunicazioni, proposte e deliberazioni varie.

Il conte Vialardi assume la presidenza, dichiara aperta la seduta invitando gli intervenuti a presentare i rispettivi mandati. Risultano presenti: Vialardi di Verrone conte Carlo, Rolando cav. Tommaso e Pampana dott. cav. Igino della Sede Centrale; Foderà della Sezione Palermitana; Enrietti Carlo della Sezione Partenopea; Rolando cavaliere Tommaso della Sezione Eridanea; Narducci Vittorio della Sezione Appula; cav. Calandri, cap. Petit e dott. Muller della Sezione Veneta; Peghini G. A. della Sezione Verbano; conte di Collalto della R. S. C. « Bucintoro »; conte Foscari della S. C. « Francesco Querini »; Laganà della S. C. « Sicania Nautical Club »; avv. Dresda della S. C. « Club Nautico Napoli »; dott. Caccialanza della S. C. « Adda »; avv. De Monte della R. S. C. « Savoia »; Pagliano Fiorenzo del R. C. « Italia »; rag. Lapegna del R. C. C. « Barion »; Malerba della S. C. « Cristoforo Colombo »; Galardelli Cesare della S. C. « Libertas »; De Cuppis della R. S. C. « Aniene »; Colombo Piero della S. C. « Milano »; Foderà del « R. Club Nautico Palermo »; Baglioni Camillo della S. C. « Olona », in rappresentanza della S. C. « Baldesio »; dott. cav. Pampana delle S. C. « Alfredo Cappellini » ed « Il Remo » di Livorno; conte Moroni « Club Remo Roma ».

Il dott. Caccialanza domanda che l'assemblea abbia a nominarsi il proprio presidente. Sorge vivissima discussione alla quale prendono parte in senso contrario il conte Vialardi, il conte di Collalto e Rolando, ed in senso favorevole oltre il proponente, il cap. Petit ed Enrietti, che propone il seguente ordine del giorno: « Non trovandosi presente l'unico Vice-Presidente in carica, l'assemblea dei delegati passa a nominare il suo Presidente ». Posto ai voti è approvato da tutti i delegati meno il cav. Rolando per la Sezione Eridanea che si astiene unitamente ai consiglieri della Sede Centrale.

Si procede alla votazione segreta ed il conte Vialardi chiama a fungere da scrutatori i signori Foscari, Muller e Lapegna, i quali eseguite le operazioni di scrutinio proclamano eletto a presidente dell'assemblea l'avv. Francesco Dresda.

Questi assume la presidenza chiamando a fungere da segretario il delegato Baglioni.

Il dott. Muller domanda l'inversione dell'ordine del giorno e si passi alla nomina dei delegati del « R. R.-C. I. » al Congresso della « F. I. S. A. », il che è approvato.

Nomina dei delegati del « R. R.-C. I. » al Congresso della « F. I. S. A ».

Il conte Vialardi avverte che dei tre delegati due sono già designati dalle loro cariche: il cav. Capuccio quale Vice-Presidente del « R. R.-C. I. » ed il conte Vialardi stesso quale segretario della « F. I. S. A. » e che pel terzo, per deferenza alla Sezione Veneta, la Direzione indicherebbe un rappresentante della medesima. Il Presidente indice la votazione segreta per un delegato e chiama a fungere da scrutatori i signori Lapegna e De Monte. Procedutosi alle operazioni di scrutinio, il Presidente proclama eletto a terzo delegato al Congresso della « F. I. S. A. » il conte Foscari.

La seduta è rinviata all'indomani mattina, alle ore 8,30.

Alle regate di Trieste — La gara sociale in yole di mare (fot. Photo Materials Cy. Trieste).

Seduta del giorno 16 agosto.

L'avv. Dresda, presidente dell'assemblea, dichiara aperta la seduta alle ore 8,45, presenti i signori: cav. Capuccio, vice-presidente del « R. R.-C. I », il conte Vialardi ed il cav. Rolando della Sede Centrale ed i rappresentanti delle sezioni Eridanea, Veneta, Partenopea, Verbano e Palermitana e delle Società: « Bucintoro », « Querini », « Italia », « Aniene », « Milano », « Olona », « Baldesio », « Nino Bixio », « Club Nautico Palermo », « Libertas », « Savoia », « Club Nautico Napoli », « Sicania Nautical Club » e « Lario ».

Nomina di Soci Onorari del « R. R.-C. I. ».

Sono acclamati Soci Onorari del « R. R.-C. I. »: Municipio di Venezia; cav. Lodovico Correggiari, capitano del porto di Venezia; e Patronessa d'onore: Donna Maria Scala ved. Branca.

Comunicazioni, proposte e deliberazioni varie.

Il conte Vialardi informa delle modificazioni da portarsi al Codice delle regate in occasione della sua ristampa.

Capuccio è d'avviso che questo studio sia affidato alla Commissione esistente presso la Sede Centrale, la quale debba riferirne in tempo affinchè le proposte possano essere approvate nel prossimo dicembre.

Enrietti propone che sia rinnovata la Commissione e formata da persone residenti in diverse città, deferendone la nomina al cav. Capuccio ed al presidente dell'assemblea.

Dopo animata discussione alla quale prendono parte il conte Foscari, Capuccio, Vialardi, Enrietti ed altri, l'assemblea nomina, seduta stante, la Commissione che risulta composta di un rappresentante della Sede Centrale, Galardelli, prof. Andrea Marchisio, Augusto Lange, Carlo Enrietti, Camillo Baglioni, conte Foscari, avv. Casati, barone Vannucci e dott. cav. Pampana. Questa si riunirà a Firenze in novembre, ed ha il mandato di rivedere lo Statuto ed il Codice delle Regate e di formulare le eventuali proposte di modificazione da sottoporsi all'assemblea dei delegati che dovrà riunirsi a Torino entro il prossimo dicembre.

Baglioni domanda che la Direzione esponga le risultanze dell'inchiesta fatta su alcuni soci della « Bucintoro » che risulterebbero non potersi considerare come dilettanti.

Collalto dichiara nessun sospetto potersi elevare sui soci della « Bucintoro » e che pei soci in parola, assodata la verità dei fatti per due di essi, questi non furono nemmeno iscritti, e che per gli altri due le accuse fatte non reggono.

Baglioni prende atto della non avvenuta iscrizione dei due, insiste perchè la Direzione faccia conoscere il risultato dell'inchiesta anche riguardo ai due rimasti.

Vialardi dichiara che i documenti sono depositati nell'archivio, ma che in ogni modo i due vogatori in questione dai risultati dell'inchiesta possono considerarsi dilettanti, e che la Direzione è pronta a dar visione dei documenti al delegato Baglioni.

Dopo animata discussione insistendo il Baglioni per un'ampia discussione non tanto pel caso presente, quanto per evitare per l'avvenire simili incidenti, l'assemblea stabilisce che l'incaricamento sarà passato alla Commissione per la revisione dello Statuto o del Codice perchè riferisca alla prossima assemblea.

Enrietti e Laganà, rappresentanti del « Sicania Nautical Club », domandano spiegazioni sullo stato di cose della Sezione Palermitana. Rispondono Vialardi, Rolando e Foderà, rappresentante della Sezione stessa, facendo la storia degli incidenti occorsi.

Enrietti domanda la nomina di un arbitro; vi si associano Capuccio e Vialardi. Vengono nominati i signori Dresda ed Enrietti, i quali avranno la facoltà di associarsi una terza persona affinchè decidino sulla questione non appena le due società « Club Nautico Palermo » e « Sicania Nautical Club » abbiano dichiarato di accettare in tutto e per tutto il lodo degli arbitri.

Il cav. Capuccio, conte Foscari e conte Vialardi, si ritirano dovendo recarsi al Congresso della « F. I. ».

Nomine alle cariche sociali.

L'assemblea delibera di rimandare alla prossima adunanza la nomina alle cariche sociali coll'approvare ad unanimità il seguente ordine del giorno presentato dall'avv. De Monte: « L'assemblea, considerando che la Commissione nominata deve proporre modifiche « non solo al Codice delle regate, ma anche allo Statuto, e non « sapendo ancora quali esse saranno, relativamente alla elezione della « Direzione Generale, delibera di rinviare ogni elezione a dopo l'approvazione delle modifiche allo Statuto e prega l'attuale Direzione « di restare com'è in carica fino a quel tempo ».

Consuntivo 1902.

Il cav. Rolando dà lettura del conto consuntivo 1902.

Fanno raccomandazioni Enrietti, Pagliano, Rolando e Baglioni che chiede qualche informazione, dopodichè il bilancio consuntivo è approvato all'unanimità.

Enrietti domanda quindi che il bilancio 1903 sia chiuso in novembre perchè possa essere presentato all'approvazione dell'assemblea del dicembre. L'assemblea approva.

Regate e Campionati 1904.

Galardelli dà schiarimenti sul campo di Bocca d'Arno non senza nascondere le difficoltà d'ordine finanziario che ostacolano di organizzarvi i Campionati 1904. Parlano in merito Enrietti, De Monte e Collalto, e l'Assemblea delibera di incaricare la Commissione nominata per la revisione dello Statuto e del Codice, di visitare la località e riferire anche riguardo alla possibile scelta del campo unico. Peghini domanda se nel caso di adozione del campo unico verrebbe a mancare la promessa fatta alla Sezione Verbano pei Campionati 1905. Si risponde che ogni decisione non è possibile per ora.

Fanno raccomandazioni: De Cuppis, per ottenere riduzioni ferroviarie anche pei vogatori; Enrietti e De Monte sulla domanda già fatta per la ripartizione delle indennità in ragione delle distanze; che vengono rimandate alla Commissione per lo studio.

La proposta del dott. Muller per una tassa d'iscrizione ai Campionati non è approvata.

Fanno altre raccomandazioni e domande Pagliano, Enrietti e De Monte. Alle domande risponde Rolando, e le raccomandazioni saranno passate alla Commissione.

Essendo esaurita la discussione, il presidente dell'assemblea propone, e l'assemblea approva tra gli applausi, un voto di plauso e di ringraziamento alla Sezione Veneta per quanto ha fatto pei Campionati. Risponde ringraziando a nome della Sezione il dott. Muller, ed augurandosi di poter presto nuovamente accogliere i canottieri italiani e gli amici del nostro bel paese.

Il presidente leva quindi la seduta alle ore 11,40.

Il Presidente dell'assemblea
Avv. FRANCESCO DRESDA.

Il Segretario
CAMILLO BAGLIONI.

Federazione Internazionale delle Società di Canottaggio

Verbale del 12° Congresso della F. I. S. A.

VENEZIA, 16 agosto 1903.

Sono presenti: L. Capuccio, conte Foscari e conte Vialardi pel « R. R.-C. I. »; A. Duhot e P. M. Olin per la « Federazione Belga »; Sarot per la « Federazione Francese »; F. Wanner per la « Federazione Svizzera »; A. Rieffel per la « Commissione dei Campionati del Rowing d'Alsazia-Lorena »; G. Claich per la « Federazione dell'Adriatico » (« Società delle Regate » di Trieste).

I. — *Elezione del Presidente del Congresso.*

L. Capuccio, vice-presidente del « R. R.-C. I. » è nominato per acclamazione Presidente del Congresso. Dichiara aperto il Congresso della « F. I. » 1903, salutando i Delegati presenti e le Federazioni da essi rappresentate, ringraziandoli, in pari tempo, d'aver accettato l'invito del « R. R.-C. I. », ed è lieto di vedere rappresentate tutte le Federazioni iscritte alla « F. I. ».

Il Congresso dà per letto ed approvato il verbale del Congresso del 1902.

Il segretario chiede che il Congresso voglia procedere subito alla nomina del Giudice-arbitro e del Giudice d'arrivo, ed all'estrazione a sorte delle acque pei Campionati d'Europa.

Il Congresso approva e dietro proposta del presidente nomina: il sig. G. Claich Giudice-arbitro e *starter* ed il conte Vialardi Giudice d'arrivo per tutte le corse. Rimane inteso che le partenze si effettueranno al colpo di fucile o di revolver, ed in caso di falsa partenza verrà sparato un altro colpo per richiamare gli equipaggi. Si procede quindi all'estrazione delle acque pei Campionati.

II. — *Resoconto dell'esercizio 1902-1903.*

Il segretario della « F. I. » dà lettura e fornisce le necessarie spiegazioni sui vari capitoli del resoconto finanziario dell'esercizio 1902

1903 della « F. I. S. A. » che si chiude con un residuo attivo di L. 2683,85.

Il resoconto finanziario 1902-1903 è approvato.

III. — *Regolamentare le indennità di trasferta (Congresso di Strasburgo 1902).*

Il segretario della « F. I. » dà informazioni sul tenore della discussione presa al Congresso di Strasburgo sulla proposta della « F. B. » per sopprimere dal Codice della « F. I. » i premi in materiale da regata e della redazione provvisoria adottata pel 3° alinea dell'art. 9. Chiede che il Congresso voglia pronunciarsi sulla redazione definitiva di detto alinea ed articolo per comprendervi le indennità di trasferta che sono accettate dalla « F. I. S. A. ».

Dopo lunga ed animata discussione, alla quale prendono parte tutti i Delegati, il Congresso approva questa redazione per l'alinea 3° dell'art. 9 del Codice delle corse: « *Les prix pourront consister en médailles ou objets d'art. Des indemnités de déplacement pourront être allouées aux rameurs* ».

Il Congresso, informato quindi dai Delegati belgi che qualche Società del Nord della Francia dànno per ogni gara del programma indennità di trasferta, all'unanimità disapprova questo sistema che maschera premi in danaro, e sulla proposta della « F. B. » emette il seguente voto: *Ogni Federazione adotti un sistema unico di indennità di trasferta; queste indennità dovranno essere uguali per tutti i vogatori, proporzionalmente alla distanza da loro percorsa, e non potranno essere accordate che a solo titolo di spese di trasferta.*

IV. — *Portare al Congresso 1904 la modifica dell'art. 4 del Regolamento dei Campionati d'Europa per facilitare alle Federazioni l'organizzazione di questi Campionati (« R. R.-C. I. »).*

Il presidente, a nome del « R. R.-C. I. » dà ragione della domanda fatta per essere autorizzato dalle Federazioni a ridurre le indennità pei Campionati d'Europa 1903. Indennità che raggiungeranno l'ingente somma di 6000 lire, e che oltrepassano di un terzo la somma occorsa negli anni precedenti. La proposta non avendo ottenuto l'unanimità, non vi sarà riduzione nelle indennità. Desidera però attirare l'attenzione di tutte le Federazioni iscritte alla « F. I. » sull'aumento delle spese d'organizzazione dei futuri Campionati d'Europa pel caso che nuove Federazioni vengano ad ingrossare il nostro nucleo. Domanda quindi che la questione venga studiata. Il Congresso approva.

V. — *Campionati d'Europa 1904.*

Il segretario della « F. I. » informa che la « F. B. » aveva chiesto alla « F. F. » che volesse anticipare di un anno il turno di organizzazione dei Campionati d'Europa per concederle di accettare le proposte delle società di Liegi pel 1905. Dà quindi lettura della lettera del Presidente della « Federazione Francese » colla quale questa fa domanda di bandire pel 15 agosto 1904 i Campionati d'Europa affidandone l'organizzazione al « Comitè des Régates Internationales de Paris ». Il Congresso approva.

Rimane quindi stabilito che pel 1904 i Campionati d'Europa avranno luogo a Parigi e quelli del 1905 nel Belgio.

Il segretario previene quindi il sig. Wanner, Delegato della « Federazione Svizzera », che a questa spettano i Campionati del 1906 e che ha due anni di tempo per prepararsi a questo obbligo morale.

VI. — *Bilancio dell'esercizio 1903-1904 e quota d'iscrizione alla « F. I. » pel 1904.*

Il segretario della « F. I. », dopo aver informato il Congresso che il Bilancio dell'esercizio 1903-1904 dovrà provvedere alla spesa delle medaglie dei Campionati d'Europa 1904 ed alle spese di posta e segreteria, chiede l'autorizzazione di procedere alla ristampa dello Statuto della « F. I. », la cui spesa di stampa è compensata dalla vendita di ogni esemplare. Il Congresso approva.

Il presidente propone che la quota d'iscrizione 1904 alla « F. I. » sia portata a L. 200 invece di 150, onde facilitare ed assicurare il funzionamento della « F. I. », nonchè la riunione annuale dei Campionati d'Europa.

La proposta è approvata all'unanimità e su proposta dei Delegati belgi le Federazioni dovranno informare il Segretario della « F. I. » subito dopo la loro Assemblea Generale della deliberazione presa a questo scopo.

VII. — *Elezione del Segretario-Tesoriere pel 1903-1904.*

Il conte Vialardi è rieletto per acclamazione Segretario-Tesoriere della « F. I. » pel 1903-1904.

VIII. — *Comunicazioni e proposte varie.*

Il conte Vialardi dà comunicazione della corrispondenza officiosa avuta per indurre la « Fédération Hongroise des Sociétés d'Aviron » ad affigliarsi alla « F. I. ». Dopo animata ed esauriente discussione viene approvata la mozione seguente: « Il Congresso, informato dal « segretario della « F. I. » della corrispondenza officiosa avuta per de- « cidere la « F. H. S. A. » ad iscriversi ad essa, esprime il compiaci- « mento per la probabile domanda d'ammissione di questa alla « F. I. » « augurandosi che il prossimo Congresso si pronunci all'unanimità per « l'ammissione alla « F. I. S. A. » della « F. H. S. A. ».

Il segretario della « F. I. » comunica in seguito la corrispondenza avuta col « Deutschen Ruder Verband ».

Il Congresso ne prende atto ed approva la linea di condotta seguita dal segretario della « F. I. » affermando ancora che le indennità di trasferta sono una delle basi fondamentali della « F. I. ». Esprime il desiderio che il « D. R. V. » venga fra non molto a raggrupparsi alla « F. I. S. A. » ed opina che le obiezioni da quella presentate per la sua ammissione potranno facilmente appianarsi.

Il Congresso, informato dai Delegati belgi della gara che deve aver luogo a Parigi il 4 ottobre prossimo col titolo *Campionato del Mondo*, all'unanimità, meno il rappresentante della « F. F. », è d'avviso che questa gara non debba portare un titolo tanto pomposo ed incarica il segretario della « F. I. » di scrivere al presidente della « F. F. » affinchè il titolo sia modificato, salvo a prendere quelle misure necessarie se ciò non fosse fatto.

Essendo esaurito l'ordine del giorno, il presidente Capuccio dopo aver ringraziati i Delegati del prezioso concorso che dànno alla causa del Rowing e che gli facilitò il suo mandato, dichiara chiuso il Congresso 1903 della « F. I. S. A. » e toglie la seduta alle ore 12.

Venezia, 16 agosto 1903.

Il Presidente del Congresso
LUIGI CAPUCCIO.

Il Segretario della « F. I. S. A. »
CARLO VIALARDI DI VERRONE.

BIBLIOGRAFIA

ARNOLD BLANKENFELD. *Il nostro alleato del Sud — Studio sull'Italia.* — Traduzione di Dante Parenti, Roma, Tipografia ditta Ludovico Cecchini, 1903.

Dante Parenti, ufficiale generale nell'Amministrazione della R. Marina, l'autore pregiato della « Scuole di marina in Italia ed all'estero » e dei preziosissimi « Cenni sugli ordinamenti navali delle principali nazioni », ha tradotto l'opera del Blankenfeld intitolata: *Unser Bundesgenosse im Süden;* giustamente pensando quanto sia utile si sappia in Italia che cosa si pensi di noi e come codesto giudizio si esprima nella forma più ponderata del libro, anzi che in quella affrettata dei giornali quotidiani facili a mal proporzionare egualmente la lode che il biasimo. Il Parenti ha scelto un mezzo eccellente di volgarizzamento. Ha tradotto precisamente il testo, pur corredandolo di note là ove l'autore è stato indotto in errore o da letture non passate al setaccio della critica, oppure da informazioni animate da passione partigiana. Codeste note servono da commento al testo, qua e là correggendolo.

***

Due aneddoti corrono le bocche di tutti. Uno dice che un viaggiatore francese, scorgendo nell'entrare in non so qual città una donna coi capelli rossi, scrisse nelle sue note: « qui le donne hanno tutte i capelli rossi ». L'altro narra che un inglese essendo in Napoli mentre il colera v'imperversava e vedendo che ad un ammalato un amico presentava certa insalata di pomidori, si affrettò a segnare sul taccuino: « a Napoli il colera si cura con un piatto di pomidoro in insalata ». In misura meno assoluta il Blankenfeld può far la terna col francese e coll'inglese, quantunque nelle sue pagine, in alcuni passi anche eloquenti, trasparisca l'ammirazione sincera per il nostro paese. Gli accade talora che per troppo provare il suo giudizio oltrepassa la misura. Così nello scopo lodevole di esaltare la nostra rinascita economica parla di una miseria diffusa negli anni anteriori al 1860, miseria che è tutta imaginaria. Se il Blankenfeld avesse consultato i listini delle Borse in quegli anni avrebbe letto che nel Reame di Napoli il 5 o/o superava la pari di 14 punti, e che il paese bastava a sè stesso per prodotti agricoli ed industriali. Come opera documentaria oggi quella di F. Nitti val più dell'altra di Marc Monnier. Dire nel 1903 che nel Reame delle due Sicilie « era in vigore la tortura per estorcere confessioni ai prigionieri » e che della famigerata *camorra* la polizia si giovava per procurar vittime al carnefice è darla a bere dopo aver bevuto grosso. Dove mai il Blankenfeld ha attinto novelle *à dormir debout* come quella che « tra gli uomini politici del giovane Stato dal 1860 in poi s'introdussero elementi alquanto dubbi che avevano appartenuto ai precedenti regni? » È stata nostra gloria e nostro vanto d'aver compiuto rivolgimento sì onesto e con forme sì generose che abbiamo potuto accordar posti di fiducia a uomini che, leali servitori di governi caduti, sono stati servitori leali del nuovo. Cito a memoria: tra i diplomatici il barone Fava, il conte Barbolani, il duca di Licignano; tra i militari Angioletti, Nunziante, Pianell, Nagle, Marselli, Primerano e Baldissera; tra gli uomini politici Magliani, Stefano Iacini e Cappellari della Colomba. Nella marina abbiamo avuto l'esempio di Guglielmo Acton ferito al ventre nel 1860 mentre difendeva il *Monarca* assalito dal *Tuckery*, comandante nel 1861 della *Maria Adelaide* all'assedio di Gaeta, e nel 1866 iniziatore a Lissa d'una mossa tattica che, se imitata, bastava a volgere le sorti della giornata.

***

Certe asserzioni dell'autore sono arditissime: « Per l'Italia la guerra africana è stata una vera disgrazia che, senza l'alleanza colla Germania, l'avrebbe condotta al precipizio ». Sarà usata cortesia a chi saprà dire in che cosa consistè l'aiuto della Germania in quei dolorosi frangenti. I nostri *libri verdi* non ne serbano traccia. Ugualmente irragionevole sembrami quest'altra proposizione:

« Il nucleo del governo (1860-1866) chiamato a reggere i destini d'Italia, era costituito da bricconi rapaci, da traditori senza patria, da genti di genio, ma privi di forza per combattere gli elementi impuri o per paralizzare le esiziali conseguenze delle loro gesta, da gente che si trovava in continua aspra guerra tra loro. E le conseguenze non tardarono a farsi sentire. Si scialacquarono 200 milioni nella flotta; milioni veramente gettati in mare, perchè si affidò questa flotta al Persano, presuntuoso per quanto incapace ufficiale che la condusse alla catastrofe di Lissa ». Eh! che paroloni! Catastrofe! Lissa fu uno di quegli scontri onde la storia è piena, di cui, come diceva, se non erro, il maresciallo di Luxembourg, il vincitore è quello che primo fa cantare il *Te Deum*. La incapacità e la presunzione del Persano è un vecchio tema retorico che mostra la trama. La flotta del 1866 è la madre legittima di quella d'oggi, come l'esercito prussiano di Waterloo è figlio di quello di Jena e d'Auerstadt. Tutto si lega nella storia; ma i legami li scopre chi la studia. Ed allora non si possono dare come fatti proposizioni quali la seguente: « Si sta ora ponderando dopo l'esperienza dell'Austria e dell'Italia (1) negli ultimi venti anni, se sia meglio dare alla nave dello Stato l'indirizzo della politica inglese, o quello invece della costituzione tedesca, informata alla responsabilità ministeriale ». No, signor Arnoldo Blankenfeld. Niuno pondera codeste mutazioni da noi. Abbiamo una costituzione soggetta a quei ritocchi che i tempi, i casi e le emergenze determinano; e ce ne contentiamo. Ciò che sta bene in Inghilterra e in Germania non funzionerebbe altrettanto giovevolmente appo noi. Le dedico un proverbio nostrale: « Val meglio uno sciocco a casa propria che un savio a casa altrui ». Vada guardingo nelle osservazioni e non si lasci scappare cose di questo genere:

« L'Italia ha dimostrato replicate volte la sua lealtà e il suo affetto verso l'alleanza italo-germanica ed anche a prezzo di sacrifici grandissimi. Così Crispi, per dar al suo amico Bismark una prova indiscutibile della sincerità e della devozione alla alleanza germanico-italiana, non esitò a rompere colla Francia, cagionando così l'abbandono del commercio dei vini, abbandono che costò all'Italia una perdita di oltre cento milioni ».

La sua lealtà l'Italia l'ha provata nel 1866 quando ha respinto l'offerta spontanea dell'Austria di cederle la Venezia; capitanavano allora le forze militari nostre i due *incapaci* del Blankenfeld, La Marmora e Persano; regnava e governava S. M. Vittorio Emanuele sotto il regime temporaneo e costituzionale della *dittatura*. Ma noi che rispettiamo Bismark e non riteniamo Crispi uno sciocco, non possiamo credere che il primo carezzasse il pensiero dell'impoverimento dell'alleato, e il secondo fosse così babbeo da sacrificare cento milioni a quel modo. A Firenze codeste cose si chiamano *discorse*.

***

Ringraziamo dunque il Parenti che traducendo il libro del Blankenfeld ha posto in luce i pensieri di un *ami maladroit* comunque ben intenzionato. Tale è infatti il Blankenfeld. Ci vuol bene, molto bene, alla sua maniera. Così favoleggia Esopo di un somarello che bramando entrare in grazia del padrone ed avendo rimarcato che un certo cagnolino abbaiava e poneva le zampe anteriori nel grembo di lui e ne riceveva in cambio carezze, decise imitarlo. Eccolo un bel mattino uscir dalla stalla tutto ragli e caracolli correre verso il padrone e appoggiargli sulle spalle gli zoccoli ferrati. Il povero somarello era stato animato da intenzioni amorevoli, ma il padrone non la intese a quel modo, e invece di fargli carezze, lo legnò di santa ragione.

JACK LA BOLINA.

(1) Allude l'autore al Parlamentarismo che dice *corrotto* e che obbliga il Ministero a favorire interessi privati ingiustificabili; ed aggiunge: « Si ammette esser necessario adattare la libertà concessa al popolo al carattere della razza e al suo progresso intellettuale ».

LUIGI CAPUCCIO, *Direttore*.

G. B. SARDI, Gerente responsabile.

Torino — Tip. ROUX e VIARENGO.

ANNO XII — 1903 Novembre NUMERO 11

RIVISTA NAUTICA

QUESTIONI D'AVANZAMENTO

Su vari giornali e riviste militari si è parlato da chiari e competenti scrittori della nostra legge d'avanzamento per la Marina e delle modifiche che ad essa potrebbero apportarsi nell'intendimento di assicurare al Corpo gli elementi migliori. Però spesse volte gli autori escono dal campo strettamente pratico ed oggettivo, e non di rado, per esprimere confronti col passato o fare osservazioni e digressioni intorno ai fattori psicologici di questo o quel sistema di promozione, finiscono col distogliere il lettore dall'idea chiara, sintetica delle condizioni attuali dell'avanzamento nella nostra Marina. Tale motivo mi ha invogliato a qui esporre nella forma più semplice alcune considerazioni atte a far emergere gli inconvenienti del presente ordinamento e la necessità di una radicale innovazione nelle disposizioni in vigore: accennando poi a un tentativo di navigazione fra le molte secche che ingombrano quest'arduo cammino, per giungere a un *mezzo termine* che, pur mantenendo per ora gli attuali capisaldi, permetta di meglio tener conto, nei limiti del possibile, di esigenze che si presentano tanto varie e di carattere così disparato.

∴

Il problema delle promozioni, idealmente, si dovrebbe risolvere *col promuovere solo chi merita, e prima chi merita di più*. Intesa come un fattore di merito anche l'esperienza che si acquista colla permanenza nel grado, si è sovrapposto a questo semplice concetto di selezione il criterio dell'anzianità; arrivando all'una o all'altra delle soluzioni seguenti, in cui sta l'essenza delle disposizioni che regolano l'avanzamento nelle varie marine da guerra:

1° Promozione degli idonei per anzianità, mantenendo in servizio i non idonei fino all'età in cui debbono lasciare il servizio attivo;

2° Promozione degli idonei per anzianità, eliminando i non idonei non appena siano stati giudicati tali dalla Commissione d'avanzamento;

3° Promozione a sola scelta, in ordine di merito, fra tutti gli idonei compresi entro certi limiti di anzianità, mantenendo in servizio i reputati non idonei fino al limite d'età;

4° Promozione a sola scelta c. s., eliminando i non idonei;

5° Promozione a sistema misto, in cui si esegue una scelta fra gli idonei compresi in certi limiti di anzianità e si pospongono agli scelti, disposti in ordine di merito, gli altri idonei promossi per anzianità; i non idonei trattenuti in servizio fino al limite d'età;

6° Promozione a sistema misto c. s. eliminando i non idonei;

7° Promozione a sistema misto, in cui si esegue una scelta fra gli idonei compresi in certi limiti di anzianità, e si intercalano, con determinate norme, le promozioni di questi scelti con quelle degli altri idonei promossi per anzianità; i non idonei trattenuti in servizio fino al limite d'età;

8° Promozione a sistema misto c. s. eliminando i non idonei.

∴

La prima soluzione è quella sancita dalla nostra legge per chi aspira ai gradi di sottotenente di vascello, di capitano di corvetta e di fregata (si eccettuano le promozioni a tenente di vascello perchè vi è un esame di concorso), ma in realtà si applica anche nei gradi successivi, salvo casi molto rari.

Ora, se vogliamo paragonare questa soluzione colla seconda, in vigore in altre Marine di nazioni più ricche, ben vediamo di quanto le resti inferiore. Non v' è chi possa disconoscere che mentre è ammissibile che un guardiamarina, anche se trascurante dei suoi doveri o inesperto delle discipline nautiche e militari al punto da meritare la qualifica di non idoneo, possa col tempo emendarsi ed essere ritenuto degno di venire, dopo qualche anno, inscritto nel quadro d'avanzamento: per il tenente di vascello in procinto di diventare ufficiale superiore, e più per il capitano di corvetta, è esiziale al loro prestigio di mantenerli in servizio se già giudicati non idonei alla promozione.

Nè, per questi gradi, si può ritenere possibile che in un'epoca successiva i giudicati non idonei siano compresi in un altro quadro: poichè se non si ammette, come non credo si debba ammettere, l'esclusione volutamente temporanea dalla promozione inflitta come una *misura punitiva* la quale sarebbe certamente di deleterio effetto morale, l'eventualità cui si accenna non potrebbe verificarsi che in seguito a cambiamento nei giudizi, dovuto in generale a cambiamento nelle persone di chi giudica. Ora è evidente come non possano mancar di sorgere, in tati casi, diffidenze e sospetti di favoritismo in chi ragionevolmente deve supporre che se al non idoneo si infligge anche la demoralizzazione di trovarsi posposto ai suoi colleghi e in continue relazioni con inferiori che sanno che è stato saltato, le sue qualità non migliorano: tanto che in presenza del danno che queste animosità possono recare alla disciplina e al buon affiatamento che debbono regnare nel Corpo, simili fatti non potrebbero che far deplorare la troppa severità del primo giudizio, oppure la soverchia indulgenza del successivo.

Se, per tante ragioni dunque, non conviene che siano più promossi e non possono che trovarsi male, a che scopo si tengono nelle file questi scarti ?... Rispondono, purtroppo, a questa domanda i soliti difensori delle nostre finanze, facendo osservare che non possiamo assumerci l'aggravio di tante pensioni e frazioni di pensioni di ritiro per tutti coloro che anche prima del

limite stabilito dalla legge, si volèssero allontanare dal servizio attivo colla *epurazione* di tutti i ritenuti non idonei. E qui l'argomento diventa sempre più scabroso: perchè si complica colla tanto discussa questione dei limiti di età. I limiti di età, dicono i citati fautori delle economie, sono di per sè una causa di forte sacrificio pel Bilancio nazionale: essi determinano in modo che se non sempre logico, è almeno informato per tutti allo stesso criterio, la permanenza massima nei varî gradi e ci costringono a mandare in pensione elementi ancora utili, che volete di più? E anche questi signori, dal loro punto di vista, non hanno torto. È certo che per attuare una riforma come quella ora invocata, di levar cioè di mezzo i non valori, bisognerebbe, per compenso, che chi merita non fosse obbligato a lasciare il servizio solo per l'atto di nascita: il che corrisponde, in pratica, ad abolire i limiti di età, sostituendoli con un giudizio sulle attitudini fisiche e morali dei candidati alla giubilazione, giudizio che per quanto ponderato, difficilmente non conserverà l'impronta dell'individuo o della Commissione che lo esprime. E gravi, non piccole, sono le conseguenze di una simile innovazione, tali che anche i più convinti esitano a proporla: ristagno nell'avanzamento, possibilità di irregolarità od ingiustizie, attriti inevitabili che ora il citato criterio unico in gran parte elimina, come sempre quando si sa che la legge è uguale per tutti. Tale questione, di tanta importanza, merita che vi si ritorni sopra; ed è quanto mi propongo di fare più innanzi.

⁂

Intanto, dopo aver accennato, sia pure in modo così riassuntivo e senza scendere a particolari, all'avanzamento per anzianità, parmi il momento di porre questa domanda: È poi sempre e veramente opportuna, corrisponde ai più razionali e moderni criteri l'assoluta eliminazione della scelta in tanti gradi? In massima, ciò che si deve cercare, nell'interesse generale del Corpo e del paese deve corrispondere all'avere i migliori elementi nei posti più difficili. Se un capitano di corvetta, per esempio, di merito eccezionale, si trova avere innanzi a sè nei quadri una trentina di colleghi idonei sì al grado superiore, ma non con tali qualità da indicarli come degni di aspirare alle cime più eccelse, perchè questo elemento che dovremmo coltivare e metter presto in condizioni di distinguersi non cercheremo di mandarlo innanzi, anche a preferenza dei compagni più anziani? Logicamente, non può sfuggire anche ai più esigenti in fatto di relazioni disciplinari che ben diversa dovrebbe essere la condizione di chi senza alcun disdoro e senza demerito vede un altro promosso prima di lui per meriti speciali, da quella di chi si trova saltato e messo da parte perchè ritenuto non idoneo all'avanzamento.

In pratica però, questa differenza non solo non è abbastanza marcata, ma gli effetti d'essere posposto a un altro in due casi così sostanzialmente diversi vengono a essere, troppo di frequente, gli stessi. Questo dipende, disgraziatamente, sempre dai benedetti limiti di età; quando ci sono pochi posti, promuovere a scelta anche pochi candidati significa segnare la condanna, ingiusta, di altrettanti elementi che modestamente compiono il loro dovere e non meriterebbero di venire eliminati e messi alla stregua dei non idonei. Credo che a questo non lieve inconveniente, pel quale la distinzione data al merito preclaro diventa la punizione immeritata di chi nel Corpo può ancora prestare utili servigi, si potrebbe trovare un rimedio; e quando vi si riuscisse, il vantaggio delle promozioni a scelta, che costituiscono un potente sprone per i volonterosi e gli intelligenti, non dovrebbe essere limitato ai soli gradi più elevati come sancisce la legge attuale.

Ammessa dunque la scelta, veniamo alle modalità; si deve optare per la sola scelta, o per il sistema misto? Prendiamo ad esame partitamente i due sistemi per metterli poi a confronto e dedurre a quale spetti la preferenza.

La scelta esclusiva, con o senza eliminazione dei non idonei (soluzione 3ª e 4ª) si fa sempre fra gli idonei compresi in certi limiti d'anzianità, facendo quindi entrare nel criterio adottato anche il fattore della permanenza nel grado. Teoricamente, si dovrebbe scegliere fra tutti quelli che hanno raggiunto le condizioni di servizio e d'imbarco prescritte dalla legge e, ben inteso, si ritengano idonei; ma nella pratica applicazione si è trovato che sopratutto per la bassa forza lo stabilire i limiti d'anzianità in modo da scegliere fra tutti quelli che sono in condizioni, condurrebbe, dato il numero limitato di posti, a una cernita su troppo vasto contingente. Si promuove a scelta, secondo la legge, fino al grado di secondo capo: ora, il tempo d'imbarco minimo e di servizio è così limitato in ciascun grado che facendo una scelta unica fra tanta gente e per lo più in base alle sole note caratteristiche, potrebbe avvenire che chi si è trovato un anno a bordo meritandosi la qualifica di ottimo fosse promosso prima di altro che ha otto o dieci anni di servizio nel grado e naturalmente in tanto tempo, potrà aver avuto qualche nota non tanto favorevole. In conclusione è sembrato, molto giustamente, più opportuno e più confacente al principio d'avere i migliori elementi di fissare i limiti di anzianità fra cui scegliere, anno per anno, in relazione al numero dei posti: e fra quei limiti adottare il criterio della classificazione per scelta esclusiva. I non idonei, per la nostra bassa forza, restano in servizio fino a fin di ferma: nè del resto sarebbe il caso di eliminarli se non si vuole andare incontro ad inconvenienti d'indole disciplinare che ognuno può facilmente comprendere.

Per gli ufficiali (ammiragli, capitano di vascello e di fregata) è finora mantenuto il criterio diremo così *tipico* della scelta esclusiva, di fare cioè la cernita e relativa classifica fra tutti quelli che sono in condizioni. Ciò secondo la legge; ma in realtà, se si pon mente alle promozioni effettivamente succedutesi, vediamo che di rado l'ordine di anzianità è invertito e in conclusione le Commissioni di avanzamento hanno mostrato sempre una certa esitazione nel disporre troppo notevoli salti nel quadro. Ora, se questo si verifica adesso, che cosa succederà estendendo il criterio ai gradi inferiori? Anzitutto è prevedibile che si stabiliranno i limiti d'anzianità più ristretti (come sopra è detto per la bassa forza) per non scegliere, p. e., fra *duecento* tenenti di vascello in condizioni, e con notevolissime differenze di grado e d'imbarco, quella ventina di Capitani di Corvetta che è dato poter promuovere ogni anno; ciò aumenterebbe assai la difficoltà del lavoro della Commissione e potrebbe essere causa di gravi inconvenienti ed inevitabili attriti nel Corpo. Ma anche concesso che i limiti si riducano, che per esempio si scelga nel *primo quinto* del quadro di ciascun grado, dovremo noi proprio optare per il sistema della scelta esclusiva?

Qui si tratta, per la Commissione, d'aver davanti cinquanta o sessanta nomi, e per ciascuno specchi caratteristici e rapporti personali i quali naturalmente non collimano sempre, essendo redatti per lo stesso ufficiale da superiori diversi e in differenti circostanze di servizio. In tali condizioni, non v'è

chi non veda a quali difficoltà si va incontro nel voler pesare e vagliare esattamente, fra questi cinquanta e sessanta, se il signor X va messo il 30° o il 29°, se Y ha quel tanto di merito più di Z da dovergli passare proprio tre posti innanzi, e non quattro, e non due. Si aggiunga che è inevitabile che alcuni membri della Commissione si trovino non aver mai conosciuto o avuto sotto i loro ordini dei candidati, giudicandoli così solo dai rapporti; mentre per altri essi possono essersi formati un'idea delle loro qualità per averli conosciuti a terra o a bordo, in modo che lasciando anche da parte quel fattore di simpatie personali che in una questione così delicata non deve esistere, gli elementi di giudizio non saranno eguali per tutti nè potrà, per quanto si faccia, essere veramente osservata una scrupolosa imparzialità. Ben diversa è l'applicazione del sistema misto, vale a dire lo scorgere chi nel quadro d'anzianità realmente eccelle per qualità professionali, militari e *di carattere;* questi molto più facilmente possono scoprirsi e sceglierli per metterli in prima linea, senza alterare per gli altri quell'ordine di anzianità che infine rappresenta per ciascuno il tempo durante il quale ha prestato utili servigi, che perciò si dovrebbe ammettere di modificare solo nell'interesse vero del Corpo e per far avanzare degli elementi destinati alle maggiori responsabilità.

Per tali considerazioni, credo il sistema misto da adottarsi per gli ufficiali a preferenza della scelta esclusiva; e naturalmente sia che si applichi l'uno o l'altra, per le ragioni già svolte e che acquistano anche maggiore importanza nei più elevati gradi, sarebbe sempre desiderabile che i non idonei fossero tolti dal servizio attivo non appena si ritenessero non meritevoli di promozione.

⁂

Vediamo, ora, nel sistema misto, quale è la forma più conveniente; in altre parole, vediamo se data una certa lista di ufficiali in predicato per la promozione, si debbano annualmente metter fuori quelli meritevoli di avanzamento a scelta, ponendoli in testa al quadro (soluzione 5ª e 6ª), oppure se si debbano intercalare le promozioni a scelta con quelle per anzianità (soluzione 7ª e 8ª), mettendo, per esempio, ogni tre o quattro promossi per anzianità un promosso a scelta. Prima però di entrare nella disamina di tale questione ne sorge naturalmente un'altra, la stessa su cui si deve soffermarsi parlando nella scelta esclusiva. Come dev'essere formata la lista, di tutti quelli *in condizioni*, oppure di limitata parte di essi? Per le stesse ragioni di equità già esposte si deve rispondere senz'altro in quest'ultimo senso, vale a dire che si debba prendere in esame solo una parte di coloro che hanno le condizioni prescritte dalla legge, e stabilendo questa frazione in relazione ai posti disponibili.

Ciò premesso, il confronto fra i due sistemi di avanzamento misto dimostra, a mio parere, che ambedue hanno pregi e difetti; il primo sembra più logico, il secondo nelle condizioni attuali e sopratutto in presenza della legge sui limiti di età si dimostra più equo e di migliore attuazione pratica.

Invero, se si promuove a scelta, è per dare la precedenza a chi merita molto, in relazione agli altri che semplicemente fanno il loro dovere; si tratta, e si deve trattare, di qualità *individuali* dell'ufficiale prescelto, e non già di un confronto che sarebbe sempre più o meno odioso, coi tre o coi quattro o coi quindici colleghi che per anzianità vengono prima di lui. Se chi è promosso a scelta va in testa al quadro dell'anno, resta fuor di questione che si sia voluto metterlo avanti a uno piuttosto che all'altro di detti colleghi; e ciò dal punto di vista dello spirito di Corpo, non può produrre che bene. D'altra parte, però, che cosa avviene inevitabilmente coll'applicazione di questo sistema? Che se invece di uno o due degli scelti, cinque, dieci, vanno tutti avanti al primo anziano, potrà succedere, e anzi succederà facilmente, che ciò porti per conseguenza la sua uscita dal quadro attivo per raggiungimento del limite d'età; e allora si ricade nell'ingiustizia già menzionata di eguagliare il meritevole di promozione a suo turno, al non idoneo.

Seguendo invece l'altra via, ad ogni promosso per anzianità non può passare innanzi che un numero limitatissimo di promossi a scelta, e precisamente il numero espresso dalla parte intesa del quoziente:

$$\frac{m-n}{r}$$

in cui m è il numero totale degli idonei alla promozione, di un determinato grado;

n è il posto d'anzianità che occupa, fra detti idonei, l'ufficiale che si considera;

r è il denominatore della frazione che stabilisce l'aliquota delle promozioni a scelta rispetto al totale.

Così, per esempio, se si hanno nella lista degli ufficiali di un certo grado 26 idonei, e fra questi l'ufficiale X è il 4 per anzianità, essendo stabilito il criterio di $^1/_5$ promossi a scelta e $^4/_5$ ad anzianità, all'ufficiale stesso possono al più passare innanzi:

$$\frac{26-4}{5} = \frac{22}{5} = 4 \text{ ufficiali.}$$

Con ciò non si viene a eliminare del tutto il citato inconveniente, perchè potrà sempre accadere che se uno per età è proprio agli sgoccioli e gli passa davanti anche un solo, perde la promozione. Nonostante, certo non è facile si verifichi un tal caso, e mantenendo (ripeto) i limiti di età, pare che questa applicazione del sistema misto sia più pratica, malgrado il difetto d'essere apparentemente meno razionale; come si può facilmente comprendere supponendo, per esempio, che due ufficiali meritino *egualmente* d'esser fatti a scelta. Non sembra, in questo esempio, un vero assurdo che possa esserne promosso uno e l'altro invece no, se non se ne fanno prima tre o quattro per anzianità? Ma in siffatta materia il perfetto non può esistere, e bisogna contentarsi dei compromessi.

Così dato uno sguardo ai vari sistemi di promozione e stabilito di massima sia da prescegliere l'ultimo preso in esame, è il momento di ritornare per un poco sulla questione dell'eliminazione dovuta ai limiti d'età, in relazione al sistema preferito. Che cosa succederà se ammettiamo, sia pure con tante clausole, l'introduzione della scelta, conservando intatte le disposizioni della legge sulla posizione ausiliaria? Se non si dimentica che anche i membri delle Commissioni d'avanzamento sono esseri umani, e perciò il loro giudizio, anche se spassionato, non si può ritenere infallibile, non mi si taccierà d'esagerazione se ammetto come prevedibili due spiacevoli conseguenze:

1° Rimarrà fra le cose possibili che qualcuno che meriterebbe d'esser promosso per anzianità perda la promozione, contro il naturale e sano concetto che debbano esser promossi tutti gli idonei;

2° Potrà anche avvenire che la scelta diventi un *salvataggio* di qualcheduno che dovrebbe uscire dai quadri per età, a pregiudizio dell'equità e contro il concetto della scelta che dev'essere di fare avanzare solo gli elementi che realmente per qualità eccezionali si trovano meritare più degli altri ufficiali più anziani di loro.

A eliminare questi inconvenienti non può provvedersi radicalmente che coll'abolire i limiti di età, come sopra si è detto, sostituendoli con altra specie di giudizio. Non ostante, e in presenza delle difficoltà che si oppongono a così radicale riforma, oserei sostenere che in parte si potrebbe ovviare al lamentato guaio colla eliminazione rigorosa dei non idonei e coll'aumentare di qualche anno i limiti di età per gli ufficiali superiori (per esempio, viceammiragli a 65, contrammiragli 62, capitano di vascello 58, di fregata 55, di corvetta 52), in modo che rappresentino meglio che adesso le condizioni, diciamo così *limite* per l'idoneità fisica a coprire il grado: *limite* perchè chi si rende non idoneo prima, fisicamente od intellettualmente, dovrebbe subito essere tolto dal servizio attivo. Certo questo è un compromesso, come è un compromesso, o per meglio dire un temperamento, quello che figura nel progetto di legge ora sottoposto all'approvazione del Senato, secondo cui si potrebbero eliminare di autorità non *tutti* gli scarti, ma solo quelli che sono in condizione di poter chiedere il collocamento in posizione ausiliaria per non essere stati compresi, per due volte, nelle liste di avanzamento. Si deve però ritenere che fra il provvedimento di lasciare i limiti di età invariati accordando indulgenza agli elementi da eliminarsi, e l'altro di concedere un poco più di larghezza nelle tassative disposizioni che regolano il passaggio in posizione ausiliaria applicando invece nel modo più rigido l'eliminazione dei ritenuti non idonei, indubbiamente quest'ultimo è il preferibile; in quanto che esso conduce al risultato di permettere l'avanzamento di buoni ufficiali ora falcidiati prematuramente con danno del servizio, mentre col primo non si fa che procurare alla compagine un danno morale col mantenere nel quadro attivo, sebbene esautorati, coloro che già una volta si sono trovati esclusi dalla lista degli idonei per il passaggio al grado superiore.

***

Ancora una parola sulla scelta, e poi lascio l'argomento, colla sola ambizione di invogliare altri, migliori di me, a svolgerlo dal lato pratico in cui ho cercato di portare la questione. Sul criterio che deve guidare alla scelta si è scritto molto, e i pareri sono discordi; chi la vorrebbe in base ad esami, chi in seguito a speciali rapporti, chi per sole azioni di guerra; qualcuno perfino propose sulle autorevoli colonne della *Rivista Marittima* l'adozione di una formola in cui comprendere i tanti svariati coefficienti che debbono fornire un giudizio sulle qualità militari e tecniche dell'ufficiale di mare.

A me intanto sembra che degli esami teorici se ne diano anche troppi, e che arrivati a un certo grado non è più tanto sui libri e sulle opere altrui che la nostra intelligenza deve esercitarsi; ma invece si deve esplicare nell'esercizio del comando e della responsabilità, mansioni nelle quali ognuno ha obbligo di mettere in campo tutte le sue facoltà e sviluppare al massimo grado le proprie doti di carattere, di intelligenza e di coltura tecnica.

È dal modo come, secondo le attitudini individuali, viene da ciascuno adempiuto al suo còmpito che si deve dedurre a chi dar la preferenza nelle promozioni, quando si tratta di scegliere: e molti sono i fattori di cui la Commissione dovrà tener conto nella difficile disamina, anche se il criterio della scelta è temperato nel modo enunciato precedentemente. Non si deve dimenticare che la scelta può essere qualche volta un coltello a due tagli, specie nei gradi elevati: poichè il vantaggio di mandare innanzi chi è dotato di singolari attitudini non ci può far perdere di vista la possibilità di creare attriti, malumori, gelosie, la cui influenza si deve ritenere nefasta, al punto da far seriamente dubitare della convenienza di ricorrere a questo sistema di promozione se non si tratta proprio di meriti e qualità universalmente riconosciuti e di ordine non solo morale e professionale, ma anche strettamente militare. L'esito, per esempio, di una missione diplomatica o scientifica, se giustamente deve tornare ad alto onore di chi la portò a compimento, non sarebbe, a mio credere, motivo di promozione a scelta; e se gli Inglesi, troppo praticamente, ricompensano tali servigi con sterline, non mancano a noi altri mezzi di manifestare ad ufficiali, che in tal guisa si distinsero, ben meritando dal Paese, il superiore compiacimento.

Insomma, la promozione a scelta dovrebbe essere, nel mio concetto, più che una ricompensa data ai ritenuti meritevoli, un vantaggio che la Marina procura a sè stessa mandando innanzi *chi produce molto o dà affidamento di molto produrre.* Questa speciale perfezione di facoltà non può rilevarsi da un fatto isolato, ma deve emergere da tutto il servizio dell'ufficiale: e chi giudica di questi casi dovrà tener sè stesso nel conto del medico che ha sbagliato la diagnosi, se chi ha avuto una promozione a scelta non si rende degno di averne altre successive.

Mi si dirà che in questo modo pochi saranno gli eletti, e poco potrà giovare di estendere il beneficio anche ai gradi che attualmente non lo godono, e nei quali l'ufficiale, non potendo sperare in una scuola di guerra o in un *Naval College* che gli agevolino la carriera, si adagia troppo spesso nella consueta *routine*, salvo a ridursi ogni anno a compulsare malinconicamente l'*Annuario*, per farvi i suoi conti in base alle date di nascita e dopo cancellati i promossi, i dimissionari, i liquidati e i morti.

Ammettiamolo pure; ammettiamo che per restare nella certezza che ogni salto manda avanti un elemento ottimo, la legge conceda di promuovere a scelta un meritevole per ogni cinque, sei promozioni ad anzianità; ammettiamo perfino che se non si trovano tanti elementi spiccatamente meritevoli per quanti sono i posti che sarebbero riservati alla scelta i restanti siano, come è giusto, assegnati ancora per anzianità. Che importa? Non è forse egualmente chiaro, evidente il grande vantaggio morale che anche da questi pochi posti potrà derivare? Il maggiore stimolo per le energie dei volonterosi che fidano in sè stessi e nelle proprie forze è la coscienza di potere assurgere alle maggiori altezze; nè mai potrà essere infruttuosa la gara di nobile emulazione risvegliata dalla speranza di un ambito premio, anche se dall'aperto arringo non dovesse risultare nessun vincitore.

G. Segrè
Tenente di Vascello.

L'ultimo decennio del nostro Commercio Marittimo

oi crediamo che basti un periodo decennale di esperienza per fornirci un'idea adeguata sull'andamento del nostro commercio marittimo, specialmente poi quando, com'è il caso dell'ultimo decennio 1892-1901, l'ultimo periodo conferma e in certo modo continua le caratteristiche generali dei periodi precedenti. Nell'esporre perciò il movimento di navigazione dell'ultimo decennio, speriamo di fare opera utile, anzi gradita a tutti coloro che amano il mare e ne riconoscono la suprema importanza per l'avvenire economico del nostro paese.

Il movimento della navigazione nel 1901, ultima pubblicazione del genere fatta dal Ministero delle Finanze (Direzione generale delle gabelle), opera voluminosa, irta di cifre e corredata da parecchie tavole grafiche, è il naturale fondamento di questo nostro lavoro; e noi consiglieremmo i nostri lettori, e tutti coloro che s'interessano di cose marittime e commerciali, a leggerla e studiarla, essendo essa un indicatore fedele della nostra attività nazionale nel commercio marittimo, di quel commercio che forma da solo la maggior parte del nostro commercio generale, poichè a tutti è noto come i tre quarti di questo provengano per le vie di mare, e solo un quarto per le vie terrestri.

Questo non può meravigliare coloro, i quali osservano in una carta geografica come l'Italia sia fatta e dove collocata, o che riflettono come basti un aumento sensibile di tonnellaggio per allargare la gran via del mare e per aumentare in proporzione il traffico, mentre occorrono molti anni di lavoro e capitali ingentissimi, per creare attraverso le Alpi un solo sbocco di limitata produttività.

Abbiano dunque la pazienza di vedere che siasi fatto in Italia in questi dieci anni rispetto al commercio marittimo. L'esame sarà breve, e in compenso abbastanza consolante ne sarà il risultato.

I lati della quistione, com'è noto, sono due, il movimento delle navi considerate per il loro tonnellaggio di stazza e quello delle merci imbarcate e sbarcate.

Prima domanda: A che ne siamo relativamente al rapporto di tonnellaggio fra velieri e piroscafi?

In questa ed altre riviste abbiamo spezzato più d'una lancia a favore dei piroscafi, e ritorniamo ora ad affermare la nostra profonda convinzione sull'imprescindibile necessità di cambiare indirizzo nelle nostre costruzioni navali: la vela ha fatto il suo tempo.

Per persuaderci di questa verità, occorre e basta osservare il movimento di regresso della velatura nel commercio marittimo internazionale. Separiamo pertanto il movimento dei bastimenti esteri da quello delle navi nazionali.

Dieci anni or sono i velieri esteri in navigazione per operazioni di commercio entrati in tutti i porti del regno avevano un tonnellaggio di stazza approssimativo di 300.000 tonn., dieci anni dopo, cioè nel 1901, questo era ridotto a poco più di 100.000 tonn., e la diminuzione nel decennio era stata costante. In complesso il tonnellaggio dei velieri esteri diminuì di quasi due terzi.

Nel 1892 i velieri nazionali in navigazione per operazioni di commercio entrati in tutti i porti del regno avevano un tonnellaggio di 3.300.000 tonn., e questo si ridusse nel 1901 a 2.600.000 tonn. La progressione discendente fu costante, ma la diminuzione fu appena di 700.000 tonn., cioè di quasi un terzo; rapporto assai inferiore al precedente.

Un'altra considerazione: nelle stesse condizioni di cui sopra il rapporto di tonnellaggio fra i velieri ed i piroscafi fu nel 1901:

Per i bastimenti esteri . . . $\frac{137}{11.600} = 1$ o/o

Per i bastimenti nazionali . . $\frac{2622}{16.961} = 15$ o/o

Dunque sotto questo aspetto ci troviamo in forte inferiorità relativamente alle altre nazioni.

Vero è però che questa lentezza nell'eliminare la vela è stata largamente compensata nello stesso periodo dal sensibile aumento assoluto nel tonnellaggio dei piroscafi nazionali, il quale da un movimento di 12 milioni e mezzo di tonnellate al principio del decennio è arrivato ultimamente a quello di 17 milioni di tonnellate, in corrispondenza alle aumentate costruzioni navali di questo periodo.

Se volessimo formarci un'idea del modo come questo movimento di navi è ripartito nei principali porti italiani e della misura del progresso di ciascuno in questo ramo di commercio, dovremmo riprodurre il bellissimo grafico della tavola III della succitata opera del Ministero, che parla agli occhi assai meglio che noi non possiamo. Ci contenteremo d'illustrarlo con poche parole.

Rispetto al movimento in discorso i principali porti italiani possono raggrupparsi nelle seguenti cinque categorie:

1ª *Categoria.* Genova sola, che è salita nel decennio da 4 milioni e mezzo a 10 milioni di tonn. Progresso enorme, salto meraviglioso!

2ª *Categoria.* Napoli sola. La curva del suo movimento è singolarissima. Nel 1882 aveva un movimento alquanto superiore a quello di Genova; ma discese subito e si mantenne stazionario per quasi vent'anni intorno ai 3 milioni e mezzo di tonn. Dal 1892 prende lo slancio e sale in dieci anni a 7 milioni e mezzo di tonn.

3ª *Categoria.* Messina, Palermo e Livorno, che superarono nel 1901 il tonnellaggio di 3 milioni e mezzo di tonn. di navi. L'incremento di questi tre porti è stato piuttosto lento, ma continuo, salvo qualche brusco salto di Livorno, che salì da poco più di 1 milione a 4 milioni di tonn. negli anni 1892-93, per discendere nell'anno successivo a 3 milioni e progredire poi lentamente fin quasi a rasentare i 4 milioni nel 1901.

4ª *Categoria.* Venezia, Catania e Brindisi. Questi porti raggiunsero nell'ultimo del decennio la cifra approssimativa di 2 milioni e mezzo di tonnellate. Le curve di Venezia e di Catania sono quasi identiche e progressive. Brindisi invece, a motivo delle variazioni subite nel trasporto della valigia

indiana, ebbe nel decennio precedente uno straordinario incremento, salendo da un minimo di 800.000 ad un massimo di 3 milioni e mezzo di tonn., poi da questo vertice discese allo stato attuale.

5ª *Categoria.* Bari, Savona, Ancona e Cagliari, il cui movimento non raggiunse il milione, sebbene avesse segnato un continuo e sensibile progresso durante il decennio.

***

Questo movimento di navi considerato solamente, come abbiamo fatto, sotto l'aspetto del tonnellaggio, se non ha per il commercio la stessa importanza dello scambio delle merci, rappresenta sempre un utile tutt'altro che disprezzabile per i porti d'arrivo e d'imbarco, perchè include e in parte genera un movimento considerevole di capitali, di persone, di rifornimenti, e mano d'opera ed acquisti diretti e riparazioni, ecc. Ora tutto questo movimento è in certo modo proporzionale al tonnellaggio di stazza ed al numero degli equipaggi e dei passeggeri: ond'esso è un indice sicuro dell'importanza commerciale permanente, e perciò della potenzialità virtuale dei nostri porti, verso i quali, per varie ragioni, affluisce una gran quantità di bastimenti esteri e nazionali.

Notabilissimi sotto questo aspetto sono i porti di Genova, di Napoli e di Messina; diciamo Messina, e non Venezia, perchè per ragioni geografiche evidenti Messina è più frequentata di Venezia dai bastimenti che solcano il Mediterraneo in tutti i sensi, mentre, come vedremo fra poco, ha un movimento di merci considerevolmente inferiore a quello della regina dell'Adriatico.

Ecco dunque un esempio lampante (e se ne potrebbero citare altri), da cui emerge la speciale importanza del movimento delle navi considerato sotto il solo aspetto del tonnellaggio, indipendentemente dalla quantità delle merci imbarcate e sbarcate. E questo pure ci dice che, qualora Messina possedesse le risorse di navigazione e di porto corrispondenti alla sua importanza strategica, cioè arsenali, cantieri, bacini di carenaggio più grandi e profondi, magazzini di carbone assai meglio forniti, una rete ferroviaria di maggiore potenzialità; oltre alla quantità di navi affluenti periodicamente nel suo bellissimo porto, avrebbe pure il beneficio d'un commercio assai più attivo. E siccome la più parte di questi provvedimenti dipendono dalla volontà e dal lavoro dell'uomo, conchiudo affermando che Messina, come qualunque altro porto consimile (quali Palermo, Brindisi, ecc.) è destinata certamente a migliore avvenire commerciale, purchè quei provvedimenti vengano attuati.

Questo è confermato dall'esempio di Catania, che ha un movimento di navigazione sensibilmente inferiore a quello di Messina, ma un movimento di merci superiore: risultato verificatosi in questi ultimi anni e dipendente dal doppio fatto quasi contemporaneo delle migliorate condizioni del suo porto e della cresciuta potenzialità ferroviaria, che producono l'aumento e l'affermazione progressiva del suo commercio.

***

Non meno interessante ed istruttivo è l'esame del movimento delle merci durante l'ultimo decennio 1892-1901.

Considerando il movimento generale delle merci imbarcate e sbarcate sotto qualunque bandiera, questo segna una curva discendente per i primi tre anni ed ascendente per il resto del decennio, l'ultimo anno eccettuato, nel quale si nota una certa diminuzione, che trova la sua ragione di essere nella guerra sud-africana e nelle sue conseguenze economiche rispetto all'Italia, come si vedrà meglio nel decorso di questa esposizione.

La quantità totale delle merci imbarcate e sbarcate nel 1901 in tutti i porti del Regno ammontò a poco più di 17 milioni di tonnellate. In questo movimento di merci, come pure in quello degli anni precedenti, la bandiera nazionale tiene il primo posto. Vedremo più tardi il significato commerciale di questa preminenza.

Due cose sopratutto meritano in questo movimento la nostra attenzione: il rapporto fra le merci imbarcate e le sbarcate — e la misura nella concorrenza delle bandiere estere.

In tutto il decennio l'eccesso delle merci (in quantità) sbarcate su quelle imbarcate fu continua, ma non costante, e si accentuò in modo sensibile negli ultimi anni, in cui superò la metà della quantità totale. Diciamo subito che quest'eccesso dell'importazione sull'esportazione rappresenta l'aumento, principalissimamente, del carbon fossile, e perciò segna un notevole progresso sul nostro movimento ferroviario e nello sviluppo della grande industria.

Fra le bandiere estere tiene di gran lunga il primo posto l'inglese, la quale raggiunge da sola i due terzi di tutto il commercio estero con l'Italia. Il massimo dell'importazione inglese avvenne nel quinquennio 1894-99: scese rapidamente nel 1900 a motivo della guerra sud-africana, ma si rialzò alquanto nell'anno successivo; ond'è presumibile che continuerà per l'avvenire l'aumento, qualora l'Italia non si provveda per altra via di alcuni generi di prima necessità provenienti finora dall'Inghilterra.

Fra le bandiere estere notiamo per ordine decrescente l'austriaca, la tedesca, l'ellenica, la francese; quest'ultima è però assai meno rappresentata delle precedenti; ma si badi che il raffronto si riferisce esclusivamente alla quantità e non al valore.

***

Esposta così in succinto la vita nazionale marittima rispetto al movimento delle merci, è naturale il desiderio di conoscere anche in tale rapporto la relativa importanza dei nostri maggiori porti e le variazioni da ciascuno di essi subite durante l'ultimo decennio.

La quantità delle merci imbarcate e sbarcate nel 1901 sta nel seguente ordine progressivo:

Genova	tonn.	5.200.000	In forte aumento progressivo nel decennio	meno negli anni 1893 e 1901.
Venezia	»	1.700.000		» » » 1893-96-97.
Napoli	»	1.100.000		» » » 1894 e 1899.
Livorno	»	1.000.000		» » » 1893.
Savona	»	1.000.000		
Palermo	»	600.000	Quasi stazionaria, in lieve decadenza.	
Catania	»	500.000	In leggero aumento.	
Messina	»	400.000	Stazionaria.	
Cagliari	»	300.000	In leggera decadenza.	
Ancona	»	300.000	In movimento di rialzo.	
Brindisi	»	200.000	In leggera decadenza.	
Bari	»	200.000	Stazionaria.	

Le ragioni svolte precedentemente circa il movimento della navigazione trovano piena conferma in queste cifre riguardanti il movimento delle merci. Non bastano le favorevoli circostanze geografiche, per far prosperare un emporio marittimo; ma occorrono ancora tutte quelle opere portuali e fo-

ranee (specialmente le arterie ferroviarie), che agevolano da una parte l'affluenza e il trasporto delle merci e dall'altra la vita degli equipaggi e delle navi. Come dimostrammo in altro lavoro, Genova e Venezia nell'Alta Italia, quella assai più di questa, si trovano nelle migliori condizioni strategiche e portuali di tutti gli altri sbocchi marittimi, e perciò sono alla testa del movimento; lo stesso parzialmente, quanto alle condizioni strategiche, potrebbe dirsi di Napoli, di Messina, di Livorno, di Palermo, ecc. Ma per questi ultimi empori bisogna tener conto della seconda condizione: dove opere portuali e ferrovie sono state fatte, come parzialmente a Napoli, a Livorno, a Catania, il movimento delle merci è cresciuto; dove invece sono state conservate le cose allo stato primitivo, come a Messina e Palermo, il commercio è decaduto o è rimasto stazionario. Così, una cittaduzza come Savona, dopo l'apertura della ferrovia di Carcare, che le riversa una parte del movimento incanalato per Genova, ha acquistato una importanza commerciale straordinaria, superiore a quella di Palermo e di Messina; così Catania, meno favorita di Messina dalla natura, supera da alcuni anni il commercio di questa, perchè testa di linea di cinque ferrovie e provvista d'un buon porto artificiale.

In conclusione: per attrarre il commercio è necessario un doppio ordine di provvedimenti, buone linee ferroviarie e favorevoli condizioni di stazione e di rifornimento portuali. In altri termini, bisogna spender molto e bene: Genova *docet*.

* * *

Un'ultima operazione.

Il commercio è per sua natura internazionale. Dal completo isolamento, che è una semplice utopia e sarebbe, qualora fosse attuabile, un suicidio nazionale, al massimo sviluppo del commercio mondiale fatto quasi tutto con bandiera propria, che è l'unico esempio offertoci ai nostri tempi dall'Inghilterra, una nazione marittima passa per diverse fasi, in ciascuna delle quali aumenta progressivamente da una parte il proprio naviglio mercantile e dall'altra l'affluenza delle navi estere.

Però il predominio della bandiera nazionale sulla bandiera estera non è sempre indizio di prosperità commerciale, anzi può essere indizio d'inferiorità: e su questo fatto intendiamo richiamare l'attenzione dei nostri lettori. Raffrontiamo il movimento delle merci nel decennio considerato sotto l'aspetto generale di tutti i porti italiani con quello del solo porto di Genova. Nel primo caso la bandiera italiana è prevalente, sebbene di poco; nel secondo caso le bandiere estere predominano di molto sulla bandiera nazionale, in misura doppia.

La nave a palo *Italia* dei sigg. G. Becchi e G. B. Sturlese di Genova costrutto nel « Cantiere Navale di Muggiano »
(fot. G. Rosselli, Spezia).

Dato questo fatto, che è vero, domandiamo: È più fiorente il commercio dei porti italiani in generale, o quello di Genova? Ci sarebbe da augurarsi che tutti i porti italiani si trovassero nelle condizioni commerciali di Genova, che è il vero termometro del nostro commercio marittimo, di cui assorbe da sola una terza parte. Ora, la prosperità di Genova dipende soprattutto dall'affluenza dei bastimenti stranieri!

Certamente sarebbe più vantaggioso e per Genova e per l'Italia che una gran parte di questo commercio genovese, attualmente in mano allo straniero, fosse fatto da navi italiane; ma, per ottener ciò, occorrono tempo e denari, occorre cioè una potenzialità molto maggiore della nostra flotta mercantile, occorrono forti capitali e ardite iniziative, occorre la fede marittima dell'Italia nuova, occorre infine volgere uno sguardo cosciente alla nostra storia ed alla nostra situazione geografica per convincersi una buona volta che i veri interessi nostri riposano sul massimo sviluppo dell'energie marittime.

*
* *

Riassumendo:

Quale è la caratteristica del nostro movimento commerciale marittimo nell'ultimo decennio?

Il progresso. Abbiamo progredito: 1° nel diminuire la vela ed accrescere i piroscafi; 2° nella quantità assoluta dello scambio delle merci; 3° nella produttività delle ferrovie sboccanti negli empori marittimi; 4° nei lavori portuali.

Abbiamo fatto molta via in questo decennio?

Il progresso fatto va considerato in relazione a quello delle altre nazioni, e se il paragone con l'Inghilterra, con la Germania e col Giappone torna a nostro svantaggio, il rapporto con qualche altro Stato marittimo può riuscire soddisfacente.

Nel rapporto fra velatura e piroscafi (vedi nostro articolo del mese di febbraio) siamo in condizioni relative migliori della Francia, perchè mentre l'Italia tende a diminuire la vela, in Francia è avvenuto il contrario. Oltre a ciò, il nostro tonnellaggio di navi a vapore è cresciuto molto più rapidamente che il francese.

Siccome poi il nostro commercio marittimo è in gran parte legato a quello di Genova, dal solo esame del movimento di questo porto, che in dieci anni è salito da 4 milioni e mezzo di tonn. di navi a 10 milioni di tonn., e da poco più di 3 milioni a quasi 5 milioni di tonnellate di merci, possiamo con sicurezza affermare che in un avvenire non molto lontano, qualora si effettuino i miglioramenti opportuni, il commercio di Genova e d'Italia non avranno da invidiare quello di Marsiglia e di Francia.

Questo commercio poi crescerà naturalmente anche con l'apertura del nuovo sbocco del Sempione e col completamento della rete ferroviaria italiana nelle varie regioni e segnatamente nell'Italia Meridionale: onde il compimento di tali lavori è necessario all'ulteriore sviluppo del nostro commercio marittimo. Non meno necessari sono infine quei provvedimenti d'ordine logistico in alcuni porti principali, come Palermo e Messina, che valgano ad attrarre le navi ed alimentare maggiormente il commercio.

G. Fazio.

La corazzata russa "Cesarewitch,,

Non so se un giorno la corazzata *Cesarewitch* affonderà le ancore in uno dei nostri porti, e potrà essere quindi ospitata nella forma più gentile, secondo la buona tradizione italiana, ma so che la maggior parte degli ufficiali della nostra armata navale la conoscono e la ricordano, per averla visitata e ammirata nel golfo di Tolone, in quelle memorande giornate dell'aprile 1901, che furono preludio alla « *Settimana italiana* » di Parigi, alla grande settimana indimenticabile che la storia consacrerà nelle sue pagine eterne.

Allora come oggi le bandiere di Francia e d'Italia — già baciate dal sole della vittoria sui campi di Lombardia e della Borgogna — erano strette da un nodo d'amore, allora come oggi il cannone tuonava in salve, oggi, per le vie della grande metropoli francese, come allora, sulle rive della magnifica, incantevole terra di Provenza, intorno alla mole superba della corazzata russa *Cesarewitch* risuonavano altissime, entusiastiche, bene auguranti a un avvenire fecondo di pace, di prosperità, e di grandezza per le due sorelle latine, risuonavano ripetute dagli echi dell'ampia costiera del golfo munito le grida:

— Viva la Francia!

— Vive l'Italie!

È una nave magnifica la corazzata *Cesarewitch*, che dal 30 agosto è entrata a far parte della flotta russa del Mar Baltico, rappresentando essa il tipo più perfetto e completo della corazzata di linea di grande velocità.

Le caratteristiche sue principali sono le seguenti: lunghezza m. 118,50, larghezza m. 23,20, immersione media m. 7,94, dislocamento 13.170 tonnellate.

Per la specialissima costruzione del doppio fondo, per la moltiplicata suddivisione dei compartimenti stagni, per la innovazione di un grande compartimento stagno corazzato longitudinale, è assicurata la galleggiabilità della nave anche se questa fosse ridotta a una massa di ferraglia.

Per l'offesa dispone: di quattro cannoni da 305 mm., dodici da 152 mm., venti da 76 mm., venti da 47 mm., sei da 37 mm., due cannoni Baranowsky da sbarco. I cannoni da 305 mm. sono accoppiati in due torri chiuse a poppa e a prora sull'asse longitudinale; quelli da 152 mm. sono appaiati in tre torri per fianco.

La protezione comprende una cintura completa, formata da due corsi di piastre di corazze, il corso inferiore di un'altezza di 2 metri e uno spessore massimo di 250 mm., il superiore di un'altezza di m. 1,67 e di uno spessore uniforme, da poppa a prora, di 200 mm; due ponti protetti, uno a m. 2,50 sopra la linea di galleggiamento composta di piastre di corazza di 50 mm. applicate sopra lamiere di acciaio dello spessore di 20 mm., l'altro, a m. 0,30 sotto la linea di galleggiamento, di uno spessore di 46 mm. Le torri per i grossi cannoni, tamburi e basi sono corazzate con piastre di 30 mm., quelle per i 152 mm. con piastre da 160 mm.

L'apparato motore è costituito da due macchine principali a triplice espansione a quattro cilindri: ognuno può disporre delle ausiliarie, come sarebbe a dire del condensatore, di macchina compound a due cilindri pel funzionamento di due pompe d'aria e una macchina compound a due cilindri pel funzionamento della turbina di circolazione, ecc.

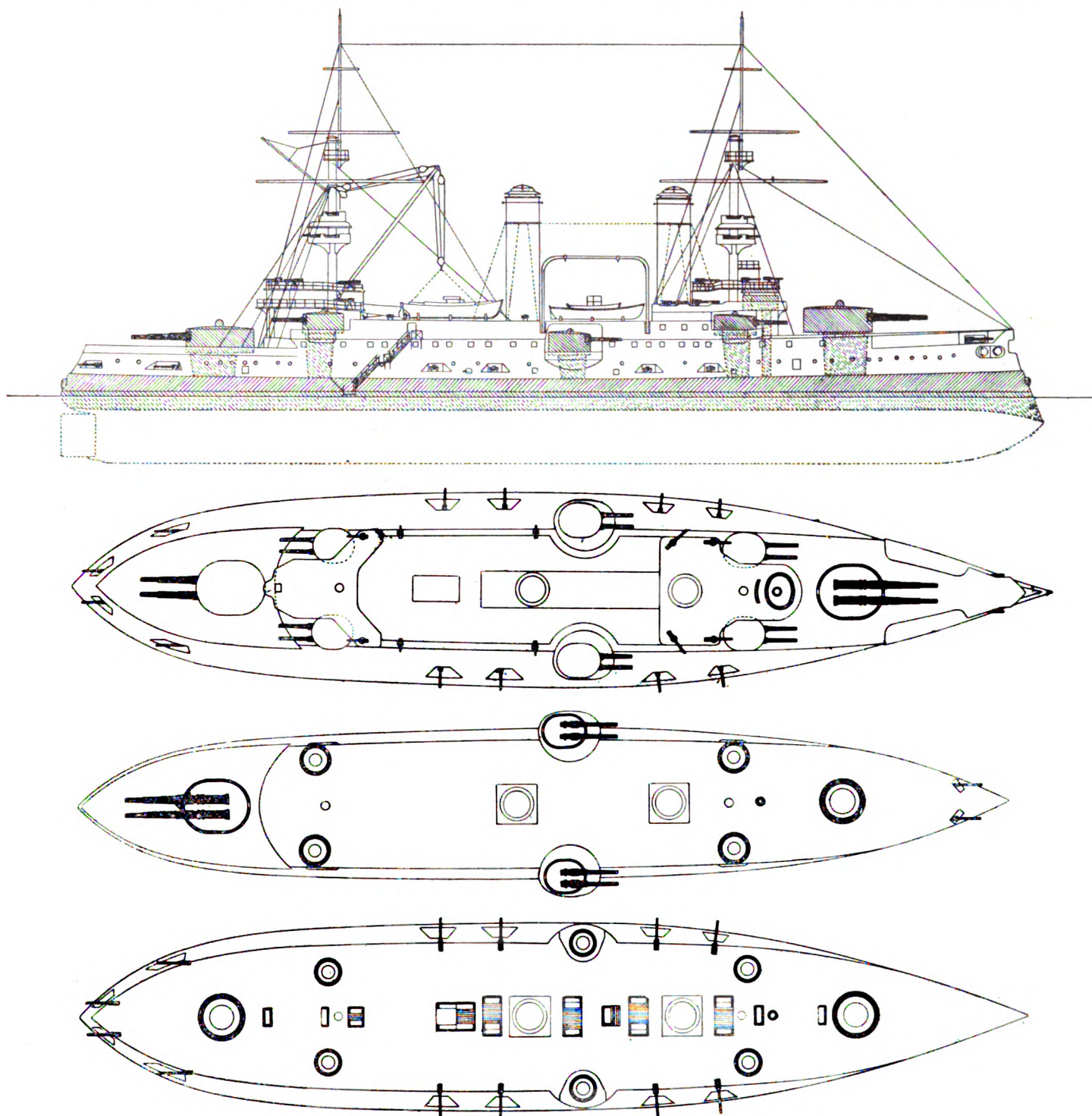
I cilindri hanno questi diametri: A P m. 1,14, M P m. 1,73, B P m. 1,90. La corsa è di m. 1,12.

La forza dell'apparato motore supera i 16.300 cavalli indicati con 100/107 rivoluzioni.

Il vapore è dato alle macchine alla pressione di 19 kg. da venti corpi di caldaie Belleville con economizzatori, timbrate a 19 kg. Queste caldaie hanno una superficie totale di griglia di mq. 118,56 e una di riscaldamento di mq. 3892.

In carico normale la nave avrà 800 tonn. di carbone, ma la capacità totale dei carbonili è per 1350 tonn. di combustibile; così colla velocità oraria di dieci nodi può percorrere

5500 miglia. Ma questo raggio d'azione si troverà a essere aumentato, in pratica, per il consumo ridotto di carbone, constatato alle prove di kg. 0,602 alla velocità di 12 nodi, con 3640 cavalli di forza, e di kg. 0,780 a 18 nodi con 15.800 c. Superfluo aggiungere che nella corazzata si trova sistemato quanto il progresso escogitò in questi ultimi anni in fatto di costruzioni e applicazioni navali, quanto è necessario perchè la vita di bordo possa nel miglior modo esplicarsi per renderla più gradita.

La corazzata *Cesarewitch* sarà la nave ammiraglia di una divisione navale russa che si sta formando e che partirà al più presto per l'Estremo Oriente sul quale stanno vegliando in armi Russia e Giappone in previsione di un conflitto.

Profilo e piani della corazzata *Cesarewitch* (dal giornale *Le Yacht*).

E. B. di Santafiora.

Rotte transatlantiche - Dal canale di Bristol alla Jamaica

La *Pilot Chart* con le previsioni del tempo pel mese di ottobre, che pubblica mensilmente l'Ufficio meteorologico di Londra sotto la sopraintendenza del comandante M. V. Campbell Hepworth, un competente non comune in fatto di meteorologia nautica, contiene, insieme a molteplici notizie interessanti i marini, una breve discussione sulle rotte da seguire per passare dall'Inghilterra al centro del Golfo del Messico. Accompagnata da tracciamenti nella carta, in essa si conclude che la migliore traiettoria, dall'autunno alla primavera, si è quella che traversa le Azzorre, la navigazione ortodromica e la lossodromica diretta, non presentando quei vantaggi che a tutta prima possono far credere.

Il navigare per circolo massimo, per quanto non sia possibile a rigor matematico, inquantochè richiede ad ogni istante un mutamento di rotta, pure, in questi ultimi tempi, viene praticato entro limiti meno ristretti, non solo, dai superbi transatlantici che recano la posta dall'Europa agli Stati Uniti e viceversa, ma altresì da non pochi *cargo-boats*.

È una navigazione ortodromica *sui generis* fatta per segmenti lossodromici in quelle traversate ove la forza e la direzione dei venti e delle correnti marine superficiali, unite alla forma dello scafo ed alla potenzialità del macchinario, non possono influire sul raccorciamento di cammino che s'intende ottenere.

Ad esempio, un moderno *cargo-boat*, dallo scafo quasi parallelepipedo e con una macchina capace di dargli 10 o 11 nodi all'ora di velocità, non cimenterà certo, per traversare l'Atlantico da Gibilterra a New-York, la rotta ortodromica, preferendola invece al ritorno; il cammino che cercherebbe di abbreviare nell'andata, tornerebbe a scapito del tempo impiegato per compiere l'intiero viaggio, la forma tozza della carena e la debole potenzialità della macchina poco o nulla prevalendo sopra l'influenza sfavorevole dei venti e delle correnti del mare.

L'ufficio meteorologico inglese, seguendo le orme dell'Istituto idrografico di Washington, si è accinto, da due anni, a pubblicare, mensilmente, le *Pilot Charts* dell'Atlantico e del Mediterraneo, le quali, come si ebbe altra volta a dire, non sono inferiori alle nord-americane. Tuttociò che può interessare il marino intelligente non vi manca; sicchè stavolta, vi troviamo una discussione sulle rotte tra il Canale di Bristol e la Jamaica.

Tre sono gl'itinerari tracciati sulla carta, vale a dire:

1°) L'itinerario per il circolo massimo, della lunghezza di 3524 miglia, il quale più degli altri due si avvicina alla traiettoria dei centri delle aree cicloniche.

2°) L'itinerario per linea lossodromica diretta, della lunghezza di 3603 miglia, situato tra il precedente e le Azzorre.

3°) L'itinerario per due linee lossodromiche aventi il punto a comune al sud delle Azzorre.

Quest'ultimo, quantunque di lunghezza maggiore dei precedenti — è di 3722 miglia — si raccomanda per il tempo generalmente moderato predominante nelle regioni che traversa, ma rimane a vedere se puossi dire altrettanto a parità di condizioni di tempo e di mare.

È un dogma, ormai, dell'economia della navigazione, che la velocità più conveniente da imprimere ad un piroscafo è disciplinata dalla lunghezza del percorso, da fare onde il problema da risolversi in questo caso, sarebbe questo:

« Ammesso che un piroscafo delle ordinarie caratteristiche « compia la traversata tra Lundy (Canale di Bristol) e le isole « Turks (Hait) in undici giorni e mezzo alla velocità V, fa« cendo l'itinerario per circolo massimo, stabilire se, a parità « di condizioni di tempo e di mare, gli sia più conveniente « seguire il terzo itinerario ».

Navigando alla stessa velocità V, le 198 miglia in più di quest'ultimo sull'itinerario per circolo massimo, importerebbero un aumento di quindici ore nella durata della traversata, mentre compiendo il medesimo percorso in undici giorni e mezzo — come per circolo massimo — occorrerebbe aumentare di tre quarti di nodo all'ora la velocità V.

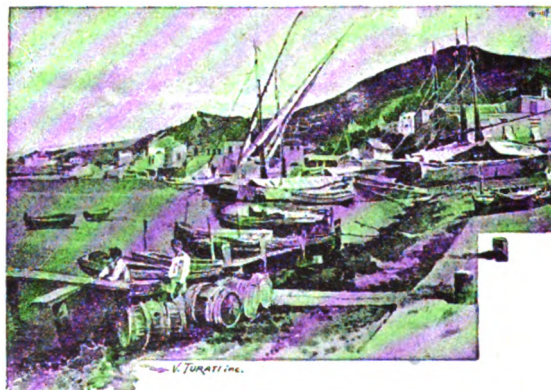
Ma nella pratica tali aumenti non debbono granchè influire sull'economia della traversata, poichè abbiamo supposto una parità di condizioni di tempo e di mare che in generale non esiste, specialmente nei mesi invernali.

Infatti, se si esaminano le *Pilot Charts* degli anni precedenti, relative ai mesi da novembre a tutto marzo, subito vi si conosce che lo stato delle correnti marine e dei venti, nonchè le regioni battute dai movimenti ciclonici, i quali sono spesso causa di forti ritardi nei viaggi, sono assai differenti per le acque traversate dai due itinerari e che, particolarmente, l'itinerario per le Azzorre è favorito da tempi più moderati dell'altro.

Rimane il terzo itinerario, quello per lossodromica diretta, il quale partecipa ad un tempo ai vantaggi ed agli inconvenienti dei due ora discussi; molto più probabilmente agl'inconvenienti della navigazione per circolo massimo.

Onde tutto considerato, per un piroscafo delle ordinarie caratteristiche, la migliore navigazione dall'Inghilterra alla Jamaica sarebbe nei mesi invernali quella passante per le Azzorre, esplicata con le seguenti rotte:

1° Da Lundy (Canale di Bristol) alle Azzorre, S. 50° O.
2° Dalle Azzorre alle Isole Turks, S. 66° O.

T. A. R.

LE PROSSIME REGATE DEL MEDITERRANEO

francesi quest'anno sono stati i veri trionfatori dello sport della vela.

Avevano perduto la Coppa di Francia, la Coppa del « Club Nautico » di Nizza, la Coppa del « Cercle de la Voile » di Parigi, e riuscirono a riconquistarle tutte tre. Come coronamento alla loro buona fortuna, conquistarono la Coppa d'Italia, che veniva corsa per la prima volta.

Naturalmente queste vittorie hanno rinvigorito l'iniziativa del yachting francese, il quale si preoccupa specialmente della conservazione della Coppa di Francia e di quella del « Club Nautico » di Nizza, lasciando a *Titave* il cómpito di difendere quella d'Italia; non si sa bene se questo dipenda dalla gran fiducia che essi nutrono nel 5 tonn. del signor Damoy Picon, o se sia per una trascuratezza calcolata, affinchè gli italiani possano con più agio cercare di conquistare l'ambìto trofeo.

Quest'ultima tendenza può apparire nel yachting francese naturale come risposta a quello italiano, il quale a quanto pare, lascerà ad uno dei vecchi campioni disputare la Coppa di Francia contro il nuovo *defender* che nel cantiere Le Marchand a Cannes è stato impostato sopra i disegni del geniale architetto Godinet.

Subito dopo la nostra sconfitta di San Remo, era calda fra noi l'idea di costrurre uno o due nuovi 10 tonn., per parte del comm. I. G. Florio e del cav. Ubaldo Tornietti, ma raffreddati i primi impeti di riscossa sportiva, non se ne parlò più, e si può ascrivere a buona ventura se di questi impetrestò come frutto il 5 tonn. ordinato al costruttore Luigi Oneto di Cornigliano Ligure, dal senatore G. Rossi Martini e dal barone Tristano Gallotti.

Forse perchè maggiormente consentaneo all'indole poco spendereccia del yachting italiano, più tenace restò l'idea di riconquistare la Coppa di Nizza, e per questo vennero come ho annunciato nell'ultimo numero ordinati due yachts di una tonnellata ai costruttori Bava e Baglietto, e non è improbabile che si abbia qualche una tonn. ordinato in Inghilterra.

Tutto fa sperare che la Coppa di Nizza sarà disputata con vigoria dai nostri colori.

Come si vede le regate del Mediterraneo anche quest'anno saranno di un grande interesse per noi, perchè parteciperemo ad esse con la nostra flottiglia, composta per fortuna di prodotti quasi tutti italiani.

È quasi certo anche, che malgrado Nizza venga ad avere nella sua riunione le corse più importanti perchè nelle sue acque si correranno le Coppe di cui è cenno più sopra, la riunione di San Remo, bandita dal « R. Y.-C. I. », non perderà della sua attraenza e che ad essa parteciperanno tutti i yachts presenti a Nizza.

Il programma del « R. Y.-C. I. », da quanto mi è riuscito sapere, non sarà inferiore come ricchezza a quello dello scorso anno, ma avrà una grande attrattiva per la Coppa che i residenti di San Remo hanno destinato alla serie dei 10 tonnellate.

Questa Coppa venne creata per sottoscrizione ed ha un valore di L. 3000. Questo premio è altamente lusinghiero, ma quello che lo renderà più ambìto, si è che l'armatore del yacht vittorioso diventerà senz'altro proprietario definitivo della Coppa.

Il periodo di preparazione da noi verrà fatto nelle acque di Genova, e si ritiene che esso non sarà tardivo, ma che i nostri campioni avranno tutto il tempo per misurarsi ed allenarsi in modo, da non avere deplorevoli sorprese, sia dal lato barca, come dal lato equipaggio.

Gli una tonnellata in costruzione devono esser messi in mare non più tardi del 1° gennaio p. v.; il 5 tonnellate che sta costruendo Oneto è terminato come scafo, ed i 10 tonnellate ormai non hanno nessun motivo di ritardo, perchè tutti si trovano in forma definitiva.

Qualche club ligure, forse il « Club Nautico Genovese », bandirà gare di confronto fra gli una tonnellata, ed a queste gare parteciperanno le due nuove creazioni italiane, *Fram* ex *Azio V*, *Dai-Dai III*, *Zazà*, *Linotte*, *Fulgor*, *Nameless*, ecc. Le prove per i 10 e 5 tonn. verranno invece bandite dal « R. Y.-C. I. », il quale per altro non ha proceduto ancora alla nomina della relativa Giuria.

Molta aspettativa vi è per queste prove, ma specialmente per quelle degli una tonnellata, e per quelle dei 5, nelle quali *Melisenda* si presenterà con una velatura completamente nuova, e col piano velico modificato.

Si spera anche di vedere arricchite queste gare preparatorie dalla serie seconda, e che avremo finalmente il nuovo tonn. 2,50 terminato lo scorso aprile dal Bava, acquistato da qualche yachtsman per farlo misurare col suo fratello maggiore *Sander*.

Come ho detto in principio noi manderemo sulla costa azzurra una flottiglia di yachts che farà veramente onore ai nostri colori, per numero e per valore. Eccone i componenti: *Magdalen*, 23 tonn., del cav. Ubaldo Tonietti; *Caprice*, 22 tonn., del sig. Emilio Anatra; *Spring*, 20 tonn., del sig. Luigi Oneto; *Sally*, 10 tonn., del cav. Garibaldi Coltelletti; *Nada*, 10 tonn., del comm. I. V. Florio; *Leda*, 10 tonn., del sig. Simone Fava; *Nemesis*, 7 tonn., del sig. E. Anatra; *Melisenda*, 5 tonn., del sig. Mario Dall'Orso; il nuovo 5 tonn. in costruzione da Oneto; *Sfinge*, 5 tonnellate, del sig. Emilio Anatra; *Sander*, tonn., 2,50, del cavaliere A. Dario Centurini; forse il 2,50 costrutto da Bava; *Dai-Dai II*, del principe di Fondi; *Fram* ex *Azio V*, 1 tonn., del sig. Gottardo Lavarello; *Dai-Dai III*, 1 tonn., del sig. Zizi Sbertoli; *Zazà*, 1 tonn., del signor E. Ghigliotti; i due nuovi una tonnellata, ecc.

Sarebbero probabilmente dai 18 ai 20 yachts che partirebbero per la costa azzurra per partecipare a quella importantissima riunione, una flottiglia che dalla 6ª serie va alla prima, e che dimostra in modo assai lusinghiero per noi il progresso fatto in questi ultimi anni dal yachting italiano.

Che il lauro della vittoria ci sia propizio, e che ci risollevi dalle sconfitte che abbiamo toccato quest'anno!

SKIPPER.

La Mostra retrospettiva dei trasporti marittimi all'Esposizione di Milano 1905

L Comitato esecutivo dell'Esposizione di Milano ha deliberato di mandare unita alla sezione dei trasporti marittimi e fluviali una speciale mostra retrospettiva, intesa a dimostrare con genialità ed interesse il progressivo, continuo sviluppo dei mezzi escogitati dall'ingegno umano per solcare le onde.

Il concetto audace e suggestivo che ha ispirato gl'iniziatori della Mostra dei Trasporti Marittimi troverà particolare esplicazione qui, dove l'Italia potrà attingere nuova vigoria nei ricordi gloriosi di un tempo, in cui essa tenne il dominio dei mari, in cui le bandiere di Amalfi, di Pisa, di Genova, di Venezia, sventolavano al sole radioso in tutto l'Oceano conosciuto. L'invenzione della bussola, gli antichi portolani, per i quali i cosmografi italiani tennero per secoli un indiscusso primato, una pleiade di illustri navigatori che vanta nomi come quelli di Caboto, di Colombo, di Vespucci, di Pigafetta, di Pancaldo, sono memorie che permettono alla patria nostra di figurare degnamente a fianco di ogni altra nazione. Ma accanto a questi cimeli saranno forse parimenti accette al visitatore delle memorie più moderne, i documenti storici sulla navigazione interna, i primi ricordi della navigazione a vapore tanto lacuale quanto marittima.

Non andranno dimenticate in questa Mostra generale le varie forme di barche, barconi, navi, ecc., che furono già in uso per la navigazione interna, le vele e i remi, le forme dei porti o chiatte, le diverse maniere di remare, con uno o due remi, lunghi o corti, a una mano o a due, sincroni o alterni, legati, staccati, incrociati, ecc.

Ciò premesso, crediamo utile farne conoscere l'intiero programma, quale venne predisposto in questi giorni da speciale Commissione che dal Comitato Esecutivo fu preposta all'ordinamento di questa Mostra, la quale è con saggio criterio unita a quella, pure retrospettiva, dei trasporti terrestri. Eccolo testualmente:

1° Modelli di navi antiche e di parti di navi (rostri, chiglie, ponti, velature, ecc.) *a*) Modelli; *b*) Disegni e stampe; *c*) Rappresentazioni plastiche, medaglie, ecc.

2° Navigazione a remo. — Remi antichi e modi di remare nelle galere, ecc.

3° Navigazione a vela. — Vele, velature ed alberature antiche.

4° Navigazione meccanica; *a*) Primi tentativi di navigazione con motori termici. Esperienze di Ericson. *b*) Primi battelli a ruote ed a vapore di Fulton e di Bell. *c*) La motrice di Watt e le sue successive forme marine. *d*) Invenzione ed applicazione dell'elica. *e*) Sviluppo delle caldaie marine sino ai più recenti tipi. *f*) Sviluppo delle motrici marine sino a più recenti tipi di motrici rotative o turbine.

5° Grandi linee di navigazione; iconografia e documenti storici e statistici.

6° Arredamento ed armamento delle navi antiche. Uniformi, bandiere, ecc.

7° Arredamento, costumi ed attrezzi per la pesca. Legislazione antica.

8° Portolani e carte nautiche, manoscritti e a stampa.

9° Strumenti nautici (bussole, astrolabi, ecc.).

10° Antichi trattati di nautica.

11° Giornali di bordo antichi.

12° Altri documenti curiosi relativi alla navigazione ed alla sua storia; fogli d'imbarco, polizze di carico, contratti, tariffe, ecc.

13° Iconografia di grandi navigatori; cimeli e ricordi di famosi viaggi di mare che abbiano speciale importanza per la storia della navigazione.

14° Grandi lavori marittimi (porti, dighe, bacini, canali marittimi, ecc.); progetti, disegni e stampe, documenti, bibliografia.

15° Navigazione interna; progetti di canali, conche; porti, interni, argini, ecc.; studi, modelli, disegni e stampe, documenti, bibliografia.

16° Natanti speciali per la navigazione interna; modelli, disegni e stampe, documenti, bibliografia.

Giova infine ricordare che le maggiori garanzie sono date dal Comitato agli espositori di questa Mostra. Esso si impegna infatti di provvedere alla diligente custodia e conservazione degli oggetti esposti, in locale in muratura, con tutte le cautele che valgano a difenderli da ogni pericolo d'incendio, d'intemperie e di manomissioni. Assumerà poi piena responsabilità degli oggetti medesimi sino alla concorrenza del loro valore, fissato di comune accordo con gli espositori, i quali saranno esenti dalle tasse di iscrizione e di occupazione d'area.

X.

Le nostre Incisioni

Il 28 giugno scorso venne varato felicemente dal « Cantiere Navale di Muggiano » la nave a palo in acciaio denominata *Italia* costruita per conto degli armatori signori G. B. Sturlese e Giacomo Becchi di Genova.

Le caratteristiche di questa nave, che è il più grande veliero della Marina Mercantile Italiana, sono le seguenti:

Lunghezza massima	m.	99,85
Lunghezza fra le perpendicolari	»	87,85
Larghezza massima	»	14,53
Altezza dalla linea di costruzione alla retta del baglio del ponte principale	»	8,13
Spostamento in pieno carico	tonn.	6200
Portata	»	4500
Stazza lorda	»	3094

Gli alberi, dei quali tre avranno vele quadre ed uno vele auriche, sono in acciaio, come pure in acciaio i pennoni principali, essendo in legno solamente gli alberetti ed i pennoni di controvelaccio.

La velatura ha una superficie totale di mq. 3600, e l'alberatura un'altezza dalla coperta di m. 50.

Per facilitare le manovre dei bracci sono installati a bordo tre verricelli tipo capitano Jarvin, e vi sono pure tre potenti argani per le manovre di forza e sei verricelli per ghindare.

Gli apparecchi ausiliari a vapore, alimentati da una caldaia moltitubolare, consistono in un molinello per salpare, tre verricelli per lo sbarco delle merci ed una pompa pel distillatore e per il lavaggio ed incendio.

Gli alloggi per gli ufficiali amplissimi ed i depositi di viveri sono situati nel cassero di poppa, nel cassero centrale vi sono i locali per l'equipaggio ed i sott'ufficiali e nel castello di prua i depositi e l'infermeria.

La nave è classificata alla più alta classe del Registro Italiano e del Lloyd's Register e si può affermare che è munita di tutte le più moderne sistemazioni adottate su navi a vela.

Madrina della bella nave è stata la gentile signorina Ida Sturlese, figlia dell'armatore, che venne accompagnata alla funzione dal contrammiraglio Resasco. Pochi minuti dopo *Italia* liberata dai puntelli e tagliate le bozze scendeva maestosamente in mare fra le acclamazioni dei numerosi invitati e degli operai che avevano partecipato alle operazioni del varo.

*
* *

Successo pieno ed incontrastato nei Campionati d'Europa corsi quest'anno a Venezia l'ottenne indiscutibilmente lo « Sport Nautique » di Gand, che vinse coi suoi tre equipaggi *Nooit-gedacht*, *Goed-gedacht* e *Jimm* i Campionati a due, quattro e otto vogatori; successo tanto più meritorio quando si pensi che due vogatori presero parte alle tre gare, ed altri due a due. Crediamo quindi far cosa grata ai nostri lettori di riassumere la storia di questi tre equipaggi nel presentare loro la fotografia dell'equipaggio *Jimm*.

Nooit-gedacht venne formato nel 1902 da Guglielmo Visser, che debuttò nel 1901 nel due *juniores Gold Fish* con Giuseppe Goetgeluck partecipando alle regate di Gand 3°, Liegi 1° e Bruxelles 1°, con Urbano Molmans che debuttava allora.

Quest'equipaggio prese parte a 9 giorni di regate: Terdonck Gand, Liegi, Amiens, Bruxelles, Roubaix, Anversa, Parigi e Boulogne, giungendo sempre primo della sua categoria, eccetto ad Anversa dove giunse 2° per un'indisposizione del due, signor Molmans. *Nooit-gedacht* scese in gara anche in *senior* nelle stesse giornate sopraccennate battendo i più forti equipaggi *seniores* di Francia e tenendo testa all'invincibile *Red-White* del « Club Nautique » di Gand, che vinse sempre la corsa per poco, e che non si nascondeva quanto il suo avvenire fosse compromesso da *juniores* di simile tempra.

Nell'inverno 1902-1903 quest'equipaggio si mise coraggiosamente al lavoro ed allenato dal signor Wauters, il competente ed affezionato direttore di canottaggio, si presentò in piena forma alla prima regata della stagione vincendo la corsa in bello stile, e da quel giorno ogni regata fu per lui

I campioni d'Europa 1903 - *Jimm* dello « Sport Nautique » di Gand. (Fot. B. Jacobs. Gand).

l'occasione di un nuovo successo. Partecipò a otto riunioni di regate: Terdonck, Liegi, Gand, Parigi, Calais, Bruxelles, Anversa e Venezia, giungendo sempre primo. Nelle gare di eliminazione pei Campionati d'Europa *Nooit-gedacht* si misurò con *Red-White*, vincitore del Campionato d'Europa del 1902, che a quell'epoca aveva riacquistata la sua bella forma. Fu questa una delle più belle ed emozionanti corse ed un bordo a bordo quasi continuo, ma verso la fine del percorso *Nooit-gedacht* con un magnifico serrate passò il traguardo con tre lunghezze di vantaggio. A Venezia *Nooit-gedacht* rappresentava il Belgio nella « Coppa dell'Adriatico » nella quale dimostrò la propria superiorità confermando le previsioni che si facevano su di lui e vincendo per 5 o 6 lunghezze.

Goed-gedacht è formato del 2 *senior Nooit-gedacht* e dai signori Vittorio Van Acker ed Ernesto Tralbaut. *Nooit-gedacht* era già favorevolmente noto nel 1902, e lo scoglio stava appunto nel formare con questi due eccezionali vogatori un quattro ugualmente forte del due. Il direttore di canottaggio intuì benissimo ciò, e durante tutto l'inverno lavorò i signori Van Acker e Tralbaut, che nel 1902 avevano formato l'equipaggio *Lucifer* con Renato ed Alfredo Liebecht, il migliore quattro *juniores* dell'annata e l'8 *Jimm I* con Visser, Molmans e due debuttanti vincendo il Campionato del Belgio ad otto *juniores*. Il lavoro compiuto nell'inverno riuscì completamente e quando *Goed-gedacht* uscì per la prima volta, quattro settimane avanti la prima regata annuale di Terdonck, i vogatori ne rimasero entusiasmati. Si fusero a meraviglia, la vogata era così regolare e facile che dall'avviso dei più competenti raramente si era visto un equipaggio vogare con simile cadenza. Ragione per cui l'equipaggio raggiunse la più grande velocità senza sforzo da parte dei vogatori, quando i suoi concorrenti si affaticavano e dovevano spesso abbandonare la lotta sfiniti.

Goed-gedacht non fu mai costretto ad impiegarsi contentandosi sempre di applicare correttamente il suo colpo di voga senza snervarsi e senza precipitazione, e non soltanto non conobbe la sconfitta, ma non fu nemmeno spinto fino alla fine. Allo « Sport Nautique » di Gand si ritiene che *Goed-gedacht* non conosca la propria forza.

Questo equipaggio nella scorsa campagna partecipò alle regate di Terdonck, Liegi, Gand, Parigi, Calais, Bruxelles, Anversa e Venezia.

Recandosi ai Campionati d'Europa non aveva più che da misurarsi coll'equipaggio *Trabaccolanti*, avendo alle regate di Parigi battuto facilmente i migliori equipaggi francesi. Perciò si preparò seriamente recandosi a Venezia parecchi giorni prima delle gare per abituarsi al campo di corsa. Vi trionfò ancora facendo l'ammirazione dei *rowingmen* presenti.

Jimm è formato dal quattro *seniores Goed-gedacht* e da un quattro *juniores*, *Licht te vreden:* Enrico De Beukelaere, Alfonso Hoge, Paolo Jaxx e Giorgio Van Huffel.

Da qualche anno in qua nel Belgio quasi tutti i programmi di regata portano una gara ad 8 *juniores*, ma è solo a Bruxelles, alla metà di luglio, che vi è una corsa ad 8 *seniores*, per cui l'allenamento per questa corsa viene incominciato molto tardi.

Lo « Sport Nautique », essendosi iscritto alle regate di Parigi, formò in fretta l'8 *seniores* e dopo cinque uscite, per la massima parte in una vecchia barca, *Jimm* scese in gara con poca confidenza vincendo il 2° premio ad una lunghezza dietro Lione, il più forte equipaggio francese. Questa corsa era di buon augurio e da quel momento si ritenne sicuro il suo successo al Campionato del Belgio, per cui il sig. Wauters indirizzò tutto il lavoro a questa mèta tanto ambita dalle società belghe. Durante questo tempo ebbero luogo le regate di Bruxelles e *Jimm* non vi giunse che 2° per un'avaria al sedile del sig Tralbaut dietro un equipaggio del « Club Nautique » di Gand composto dei migliori elementi di questa forte società e tutti già campioni del Belgio e d'Europa. Se questo risultato stimolò lo zelo del « Club » allo « Sport » si lavorò ancora di più per ottenere la rivincita.

Al Campionato del Belgio si presentarono tre equipaggi: 1° l'equipaggio del « Club Nautique » di Gand vincitore a Bruxelles; 2° un equipaggio di Bruxelles formato dei migliori elementi delle tre società di quella città che si erano fatti soci dell' « Union Nautique » di Bruxelles sperando con questa formidabile coalizione strappare ai gandesi il Campionato che tengono da varî anni e 3° *Jimm*. La gara fu splendida. Bruxelles condusse la corsa per più della metà del percorso davanti a Gand; a 1000 metri lo « Sport » incomincia ad avantaggiare; ai 1500 si mette bordo a bordo e da questo punto *Jimm* ha corsa vinta e passa il traguardo con una lunghezza e mezzo di vantaggio sui due suoi concorrenti. Dopo questa vittoria si riteneva certa la vittoria di *Jimm* a Venezia se i vogatori potevano sostenere tre corse, ed è appunto quello che fecero otto giorni dopo nella gara dove *Jimm* giunse primo dopo che il 4 *Goed-gedacht* vinse facilmente la sua corsa e che il due *Nooit gedacht* vinse una bella gara contro *Red-White* dopo una lotta delle più vive. A Venezia *Jimm* vinse per una lunghezza e mezza dopo una bella lotta con *Granchio* della « Libertas », come i nostri lettori hanno potuto vedere nel resoconto pubblicato nel fascicolo dello scorso settembre.

Il capovoga Visser ha 22 anni, misura m. 1,72 d'altezza, pesa allenato kg. 73 e vince a tutt'oggi 35 primi premi ed 11 secondi.

Il 2 Molmans ha 23 anni, è alto m. 1,68, pesa allenato kg. 71, e vince al giorno d'oggi 33 primi premi e 11 secondi.

Il 3 Van Acker ha 25 anni, misura in altezza m. 1,76, pesa allenato 69 kg., e vince fin qui 18 primi e 7 secondi premi.

Il 4 Tralbaut di 22 anni è alto m. 1,75, pesa allenato 68 kg. ed ha al suo attivo 19 primi e 9 secondi premi.

Il 5 Debeukelaere ha 21 anni, è alto m. 1,83, pesa allenato 77 kg., vince 7 primi e 12 secondi premi.

Il 6 Hoge di 23 anni, m. 1,76 e 77 kg., vince a tutt'oggi 6 primi e 12 secondi premi.

Il 7 Jaxx 19 anni, m. 1,75 e 65 kg., vince 8 primi ed 8 secondi premi.

L'8 Van Huffel ha 18 anni, è alto m. 1,70, pesa kg. 60, e vince 6 primi e 7 secondi premi.

ROWING

NOTIZIARIO

ITALIA. — Poco di nuovo reca la cronaca di ottobre: una riunione di regate a Villa d'Este, e le gare della Coppa dell'Eridano e della Città di Torino.

Quella venne corsa il 2 ottobre e si ridusse, come al solito, ad un match tra Augusto Lange ed il Gerli con facile vittoria di questi che si è assicurata per tal modo la coppa dell'avv. Signoretti. Così crediamo avrà fine tale prova che non riuscì quasi mai di seria importanza. *Parce sepulto!* Le corse isolate pare non abbiano ancora fortuna in Italia.

L'11 poi ebbe luogo la gara in veneta, Città di Torino, bandita fra le società torinesi per la Coppa donata dal conte Biscaretti. Vi presero parte due equipaggi della S. C. « Armida » ed uno della S. C. « Ginnastica ». Il percorso era di circa 1600 m. in linea retta, e contro le generali previsioni la gara fu vinta dall'equipaggio *Mimì* della S. C. « Ginnastica » composto dei signori: Augusto Cavalli, Giovanni Emarè, Luigi Razzano e Gianni Vaudano, poppiere.

— (Como). — Più importante la riunione di Villa d'Este del 27 settembre, quantunque anche qui poco numerosi i concorrenti.

Nel 4 *senior* arrivò primo *Firicollo* della « Milano »; nella yole *Giulia* della « Lario », nella Coppa Caterina di Russia *Cesare* della « Lario ». Notevole la corsa in *skiff* in cui il Gerli finalmente potè aver ragione del Sacchini e dello Spada: regata questa molto contrastata e alquanto disturbata dall'acqua mossa da varie lancie automobili che percorrevano in tutti i sensi il campo di regata.

FRANCIA. — A Parigi furono corsi i campionati di coppia con esito però molto meschino se si bada al numero dei concorrenti. In *double-scull* la « Marne » non ebbe competitori, la « Basse Seine » in 4 di coppia, e l' « Encouragement » in 8 neppure. Lo skiff *senior* segnò la vittoria dell'Hiser di Soisson, il valente *sculler* francese.

Mancava però il campione d'Europa, il d'Heilly, che già lo aveva battuto, per pochissimo però, nell'annata. La presenza di quest'ultimo avrebbe reso interessante la lotta, ma non sappiamo perchè, il d'Heilly non si presentò ad arrischiare il suo titolo.

In complesso proprio non valeva la pena di staccare la riunione delle regate di coppia da quelle di punta per avere un risultato così misero!

(Cannes) *(J. A. M.)*. — La « Coppa della Croisette » vinta dalla « Société des Regates Cannoises » non si corse questo estate scorso non essendo stata portata alcuna sfida alla società detentrice. Ad onta che la stagione sia terminata, continua presso questa società un moderato allenamento. Si vedono uscire ad intervalli regolari, due due, due quattro e Mounier in canoè. Buona fortuna a tutti questi equipaggi per le regate internazionali di Nizza del 1904.

YACHTING

NOTIZIARIO

ITALIA. — *« R. Verbano Y.-C. »*. — Il 25 di ottobre ebbe luogo a Stresa l'assemblea annuale di questo Club per l'approvazione dei bilanci. Dopo constatate le favorevolissime condizioni finanziarie in cui il Club si trova, si toccò della decadenza delle regate a vela sul Lago Maggiore, tanto più appariscenti dopo le brillanti stagioni degli anni scorsi. Perciò si convenne di accordarsi col vicino « R. Regate-C. » di Como per stabilire un'altra classe di Monotipi più grandi e più finiti di quelli che ebbero tanto successo in questi ultimi cinque anni. Questi monotipi, di cui verrebbero messi a concorso i piani e la costruzione, dovrebbero avere i requisiti di barche buone e veloci da regata e permettere nello stesso tempo di farvi sicure crociere avendo a bordo il necessario per potervi momentaneamente abitare.

Anche la velatura dovrebbe essere disposta in modo da poterla facilmente ridurre per passare da quella di regata a quella di crociera.

Ricordando poi il brillante risultato delle corse di lancie automobili di quest'anno, si decise di sviluppare maggiormente il programma di regate di tali imbarcazioni pel prossimo anno contemplando una corsa di circa 100 chilometri con ricchi premi da darsi dal Club e dai privati e paesi del Lago che verrebbero ad essere toccati.

Come si vede, al « R. Verbano Y.-C. » non mancano l'iniziativa e le cure pel continuo sviluppo del yachting sotto qualunque forma; gli auguriamo che le sue iniziative siano degnamente assecondate da quelli cui tale ordine di cose direttamente od indirettamente interessa.

AUSTRIA-UNGHERIA. — *Regate a vela della « Società delle Regate » di Trieste.* — La regata a vela bandita dalla « Società delle Regate » di Trieste, che non potè effettuarsi il 27 settembre per mancanza di vento, ebbe luogo il 4 ottobre con mare agitato e vento fresco da ponente. Le gare erano 4, tutte per dilettanti, ed ebbero principio alle ore 8. Tutto procedette col massimo ordine, del che va data ampia lode alla Commissione di Regata.

Prima gara. — Yachts della grande categoria superiori alle 5 tonn., percorso miglia 13 2/10. Partono i tre iscritti e giungono in tempo compensato: 1° *Allegro* 2°02'34" 2/5; 2° *Tibet* 2°14'39"; 3° *Evviva* 2°14'16".

Seconda gara. — Yachts di media categoria inferiori alle 5 tonn., percorso miglia 10. Partono cinque dei sei iscritti, giungendo in tempo compensato: 1 *Beata* 1°20'52" 2 5; 2° *Albatros* 1°33'34" 2/5; 3° *Lady-Mary* 1°37'40" 2/5; 4° *Aurora* 1°39'14" 3/5. *Orenoco* abbandona.

Terza gara. — Imbarcazioni da diporto coperte, percorso miglia 10. Tre iscritti, tre partenti e giungono in tempo compensato: 1° *Trieste* 1°26'11" 1/5; 2° *Tagliamare* 1°42'22" 4/5; 3° *Iltis* 1°47'27" 2/5. Questi due ultimi sono squalificati per avere investito una delle boe di viraggio.

Quarta gara. — Imbarcazioni scoperte, percorso 10 miglia. Nove iscritti, sette partenti. Giungono in tempo compensato: 1° *Italo* 1°38'18"; 2° *Espero* 1°38'24" 1/5; 3° *Gigina* 1°38'43"; *Telemac* 1°38'50" 3/5; *Ada* 1°42'25" 3/5. *Folgore, Innominata* abbandonano.

FRANCIA. — Un sindacato composto dei signori duca Decazes, Billard, Godinet, Glandaz e Legru si è formato per la costruzione di un difensore della Coppa di Francia; i piani saranno del signor Godinet e il yacht avrà circa m. 16 di lunghezza per 2,90 di larghezza con una zavorra di kg. 5600. Il yacht sarà costrutto a Cannes nel cantiere « Le Marchand, Vincent e C. ».

— I famosi canotti automobili *Mercedes* e *Napier* hanno entrambi cambiato proprietario, il primo fu venduto in America al sig. H. Payne Whitney, il secondo fu acquistato dal sig. H. Deutsch de la Meurthe.

— È già bandita una corsa di canotti automobili *Paris à la Mer* per l'anno 1904 e parecchie iscrizioni di canotti inglesi, francesi ed americani sono già pervenute agli organizzatori. Questa corsa avrà certamente un successo molto maggiore di quella effettuatasi quest'anno, e quindi sarebbe conveniente che anche i nostri costruttori si preparassero a misurarsi favorevolmente in questa ormai celebre gara.

(Cannes) *(J. A. M.)* — I cantieri « Abel Le Marchand, Vincent et C.ie » vararono, non è molto, un yacht di 1 tonn., disegnato dal signor Héride, perito del « Yacht Club » di Francia. È un *fin-keel* a grande spostamento ed a grande superficie velica, da 45 a 50 mq. La prua rassomiglia a quella di *Electa* e lo slancio di poppa è molto inclinato. Il yacht è alto di bordo avvicinandosi alla classe a restrizioni del « Y.-C. F. » La barca è alta sull'acqua e buona per bel tempo, con brezza alquanto decisa però una deriva ne avrà ragione. Questo yacht difenderà la Coppa del « C. N. N. »

Gli stessi cantieri costruiscono un 2,50 tonn., su disegni dell'architetto Guédon per conto dei signori Chauchard e Gibert e si chiamerà *Guibel*. È un *fin-keel* di bellissime apparenze.

Accanto a questo *racer* verrà presto iniziata la costruzione d'un *racer* di 10 tonn. pel sindacato del « Y.-C. F. » per difendere la Coppa di Francia. Il signor Godinet, l'autore di *Meulan*, di *Union*, ecc., al quale vennero affidati i disegni, ne ordinò la messa in cantiere. Le linee del nuovo *defender* somiglieranno molto a quelle di *Union*, saranno tuttavia più piene, ma sarà un *Union* modificato.

— Si crede che il proprietario di *Suzette* voglia venire nel Mediterraneo a correre. Sarebbe a desiderarsi che il progetto si realizzasse per poter constatare il valore dei due yachts.

— Il signor J. A. Mounier costrusse una deriva di 4 metri di lunghezza di 0,50 tonn., che si chiama *Gallia III*. Questo yacht del tipo *sharpie*, è graziosissimo sotto vela, e si presenterà nelle corse di serie secondo la lunghezza.

— *Coppa del Mediterraneo di S. M. il Re Edoardo VII.* — S. M. Edoardo VII, che fu sempre ed è ancora un appassionatissimo *yachtsman*, donò al « Club Nautique » di Nizza una Coppa quale *challenge* perpetuo per una crociera da Gibilterra a Nizza. La gara sarà aperta ai yachts di tutte le nazioni e non avrà luogo se non vi saranno almeno cinque partenti. Secondo la volontà espressa dal reale donatore, questa Coppa sarà denominata « Coppa del Mediterraneo di S. M. il Re Edoardo VII ».

Nella lettera indirizzata al sig. Frank Pilatte, presidente del « Club Nautique », il commander Seymour Fortescue, aiutante di campo di S. M., manifesta la speranza che questa corsa sia coronata dal successo e che contribuisca allo splendore delle regate del Mediterraneo.

MONACO (Principato) *(C. C.)*. — La grande festa nautica di domenica 27 settembre, nello splendore ridente del cielo e del più bel sole di settembre riuscì meravigliosa. Tutta la folla accorsa dolcemente meravigliata di questa vita serena, di questa cara tranquillità sul mare solcato di vene d'oro come un lapislazzoli, si divertì moltissimo.

Il successo fu grande come grande fu il concorso delle imbarcazioni. Ecco il risultato delle corse.

Premio di Montecarlo. — Yachts da 5 a 10 tonn., percorso 10 miglia: 1. *Skiroto* di Marquet, 3° 24' 13".

Premio d'Ercole. — Yachts da 2,50 a 5 tonn., percorso 10 miglia: 1. *Iskra* di Garaccio, 2° 41' 12"; 2. *Foletto* di Barral, 3° 2' 10".

Premio di Monaco. — Yachts da 1 a 2,50 tonn., percorso 10 miglia: 1. *Monaco* di Vatrican, 3° 13' 02"; 2. *Angèle* di Jacquet, 3° 29' 56".

Premio « Società delle Regate ». — Yachts di 1 tonn. o meno, percorso 10 miglia: 1. *X* di Vachoux, 2° 58' 36"; 2. *Passe Partout* di Saccone, 3° 14' 17".

Imbarcazioni di piacere:

Premio della Colonia Francese. — 1. *Hirondelle* di Dadone, 2° 27' 47".

Premio Porto Ercole. — 1. *Messaline* di Cocca; 2. *Hirondelle* di Bonafede.

Piacquero assai le *regate miniature*, novità per Montecarlo

Il nostro mirallegro al Presidente delle Regate e ai suoi collaboratori per la splendida organizzazione.

— *I canotti automobili a Monaco.* — Le regate dei canotti automobili. Ecco uno dei numeri più graditi nel programma delle attrattive di Montecarlo per la prossima stagione. Ed è giusto.

La città sovrana, la città sospiro di mille cuori, la città che appaga tutti i desideri, non poteva non applaudire il nuovo secolo che inizia la sua carriera con una volata di automobile nella gloria dell'aria pura e vibrante del sole che vivifica. Ma oltre le corse di canotti automobili avremo nel prossimo aprile una splendida *esposizione* di questi canotti di novella invenzione che, pure avendo la grande potenza dell'automobile propriamente detto, non ne hanno i difetti.

L'automobile nautico non poteva essere incoraggiato più di così, e noi dobbiamo render grazia allo « Sporting Club Internazionale » di Monaco per la bella iniziativa.

Vi saranno 100.000 lire di premio.

Tre canotti furono già inscritti: *Lutèce*, *La Rapée II* e *La Rapée III*.

La tassa d'iscrizione all'esposizione è di L. 100 per canotto. Le iscrizioni si ricevono fino al 1° dicembre presso l'« Internazionale Sporting Club ».

STATI UNITI. — Dopo la nuova vittoria canadese nelle regate per la Coppa del « Seawanhaka Y.-C. », il « R. Saint Lawrence Y.-C. » ha ricevuto una sfida per l'anno prossimo da parte di due *clubs* americani ed uno inglese. Questo è il « R. Portsmouth Corinthian Y.-C. », che ha incaricato l'architetto Linton Hope di disegnare i piani del *challenger*. Questo yacht si misurerà in regate preventive coi yachts americani rappresentanti dei *clubs* sfidanti, ed il vincente sarà il vero *challenger* della Coppa. Linton Hope si recherà al Canadà per rendersi conto delle condizioni del campo di regata prima di redigere i piani ordinatigli.

— Anche *Shamrock I* è stato venduto e l'acquisitore è una Ditta che lo trasformerà in barca di commercio sotto il nome di *Gingoral*.

— È morto annegato mentre pescava il sig. H. Steers, il

yachtsman che era al timone della goletta *America* quando nel 1851 essa conquistò il trofeo che finora gli inglesi si sforzarono inutilmente di riacquistare.

— Dicesi che un signore americano si sia fatto costruire una lancia automobile capace della velocità di 40 miglia; sarebbe, se è vera, una notizia veramente strabiliante! Noi la riproduciamo con tutte le riserve.

Sezione Eridanea

RESOCONTO UFFICIALE

DELLA

Gara " Coppa dell'Eridano „

Bandita ed organizzata da un Comitato
sotto il patronato della Sezione Eridanea del R. R.-C. J.

TORINO, 2 ottobre 1903.

Coppa dell'Eridano. — Skiffs. — Percorso m. 1600 circa in linea retta.

Iscrizioni:

1. *Metempsicosi* della S. C. « Cerea » di Torino (Lange A.); 2. *Ramy* della S. C. « Cerea » di Torino (Devalle D.); 3. *Da capo* della S. C. « Milano » di Milano (Gerli L.).

Risultato:

1. *Da capo* della S. C. « Milano » in 6' 14" 24'"
2. *Metempsicosi* della S. C. « Cerea » in 6' 22" 24'"

Ramy ritirato.

Torino, 2 ottobre 1903.

Il Presidente della Giuria
Conte CARLO VIALARDI DI VERRONE.

Il Segretario
CARLO ROGGERO.

Società delle Regate di Trieste

RESOCONTO UFFICIALE

DELLA

XIX REGATA A REMI

DOMENICA, 23 agosto 1903.

I. **Yole di mare** a quattro vogatori di punta e timoniere, *juniores.* — Percorso m. 1500 circa in linea retta.

Iscrizioni:

1. S. C. « Adria » di Trieste (Kuckler C. W., Pollack P., Hass A., Benedetti R. A.); 2. R. C. C. « Barion » di Bari (Manzari, Vittoria C., Lojacono D., Scorcia P.); 3. S. C. « Fiumani » di Fiume (Gelletich M., Rudan D., Vio A., Tomsig A.); 4. S. C. « Ginnastica » di Trieste (Croatto P., Chero A., Fabretto E., Carlini C.); 5. S. C. « Hansa » di Trieste (Lorenz O., Pfeiffer A., Eyth C., Geiger O.); 6. S. C. « Francesco Querini » di Venezia (Olgeni C., Malgarotto A., Olgeni E., Gatti Campioni E.).

Risultato:

1° S. C. « Francesco Querini » 6' 03" 12'"
2° S. C. « Adria » 6' 12" 12'"
3° R. C. C. « Barion » 6' 15"

S. C. « Ginnastica » 6' 20"; S. C. « Fiumani » 6' 32" 12'"; S. C. « Hansa » 6' 54".

II. — **Premio Bucintoro.** — Imbarcazioni di tipo libero a quattro vogatori di punta e timoniere, *juniores.* (Difeso dalla S. C. « Ginnastica » di Trieste). — Percorso m. 1500 circa in linea retta.

Iscrizioni:

1. R. C. C. « Barion » di Bari (Campi C., Scaramuzzi M., Sforza C., Polese N.); 2. S. C. « Ginnastica » di Trieste (Caterinuzzi G., Ongaro U., Vidusso F., Ongaro C.); 3. S. C. « Hansa » di Trieste (Schlag E., Katschitschnig C., Sachs H. Honicke E.); 4. S. C. « Club Remo » di Roma (Moroni conte L., Terilli L., Del Nunzio A., Folchi G.).

Risultato:

1° S. C. « Ginnastica » 5' 56" 36'"
2° R. C. C. « Barion » 6' 04" 12'"
3° S. C. « Hansa » 6' 21" 24'"

S. C. « Club Remo » ritirato.

III. — **Campionato dell'Adriatico.** — Skiffs. Premio delle Signore. (Difeso dal sig. Umberto Barbieri della R. S. C. « Bucintoro » di Venezia). — Percorso m. 1500 circa in linea retta.

Iscrizioni:

1. R. C. C. « Barion » di Bari (Narducci V.); 2. R. S. C. « Bucintoro » di Venezia (Barbieri U.); 3. R. S. C. « Bucintoro » di Venezia (Poschacher L.); 4. S. C. « Ginnastica » di Trieste (Osvaldini U); 5. S. C. « Club Remo » di Roma (Moroni conte L.).

Risultato:

1° R. S. C. « Bucintoro » (Poschacher) 6' 36"
2° R. S. C. « Bucintoro » 6' 56" 12'"
3° R. C. C. « Barion » 7' 27" 12'"

S. C. « Ginnastica » 7' 30" 12'" — S. C. « Club Remo » ritirato.

IV. — **Yole di mare** a due vogatori di punta e timoniere. — Percorso m. 1500 circa in linea retta.

Iscrizioni:

1. R. C. C. « Barion » di Bari (Diana P., Vittoria C.); 2. R. S. C. « Bucintoro » di Venezia (Chiozzotto R., Zardinoni R.); 3. S. C. « Ginnastica » di Trieste (Bonazza G., Bonazza U.); 4. S. C. « Hansa » di Trieste (Lamm R., Bruckner B.); 5. S. C. « Rowing-Club Triestino » di Trieste (Osvaldini G., Mulina E.); S. C. « Club Remo » di Roma (Del Nunzio A., Terilli L.).

Risultato:

1° R. C. C. « Barion » 7' 07"
2° S. C. « Ginnastica » 7' 15" 24'"
3° S. C. « Rowing-Club Triestino » 7' 18" 12'"

S. C. « Hansa » 7' 20" 12'" — S. C. « Club Remo » abbandona — R. S. C. « Bucintoro » ritirato.

V. — **Yole di mare** a quattro vogatori di punta e timoniere. Gara riservata alle società aggregate alla « Società delle Regate ». — Percorso m. 1500 circa in linea retta.

Iscrizioni:

1. S. C. « Adria » di Trieste (Kuchler W. C., Pollack P., Haas A. Benedetti R. A.); 2. S. C. « Fiumani » di Fiume (Gelletich M. Rudan D., Vio A., Tomsig A.); 3. S. C. « Ginnastica » di Trieste (Catterinuzzi G., Ongaro U., Vidusso F., Ongaro C.); 4. S. C. « Libertas » di Capodistria (Minca N., Marsich N., Driolin V., Borri U.).

Risultato:

1° S. C. « Adria » 6' 09" 48'"
2° S. C. « Ginnastica » 6' 11" 48'"
3° S. C. « Fiumani » 6' 17" 24'"

S. C. « Libertas » 6' 20" 24'".

VI. — **Premio " Società delle Regate „.** — Imbarcazioni di tipo libero a quattro vogatori di punta e timoniere. — Percorso m. 1500 circa in linea retta.

Iscrizioni:

1. R. C. C. « Barion » di Bari (Diana P., Narducci V., Caccavallo G., Scorcia P.); 2. S. C. « Hansa » di Trieste (Schlag E., Katschitschnig C., Sachs H., Honicke E.); 3. S. C. « Club Remo » di Roma (Moroni conte L., Terilli L., Del Nunzio A., Folchi G.).

Risultato:

1° R. C. C. « Barion » 5' 52" 36'"
2° S. C. « Club Remo » 5' 59" 36'"
3° S. C. « Hansa » 6' 15" 48"

VIII. — **Skiffs**, *juniores.* — Percorso m. 1500 circa in linea retta.

Iscrizioni:

1. R. C. C. « Barion » di Bari (Narducci V.); 2. S. C. « Ginnastica » di Trieste (Osvaldini U.); 3. S. C. « Club Remo » di Roma (Folchi G.).

Risultato:

1° R. C. C. « Barion » 6' 37"
2° S. C. « Ginnastica » 7' 11"

S. C. « Club Remo » abbandona.

VIII. — **Premio " Unione Ginnastica ",** — Yole di mare a quattro vogatori di punta e timoniere, per canottieri che non abbiano mai preso parte a nessuna gara pubblica. (Difeso dalla S. C. « Adria » di Trieste). — Percorso m. 1500 circa in linea retta.

Iscrizioni:

1. S. C. « Ginnastica » di Trieste (Croato P., Chero A., Fabretto E., Carlini C.); 2. S. C. « Hansa » di Trieste (Lorenz O., Pfeiffer A., Eyth C., Geiger O).

Risultato:

1° S. C. « Ginnastica » 6' 26" 12'"
2° S. C. « Hansa » 6' 47" 36'"

IX. — **Yole di mare** a due vogatori di punta e timoniere, *juniores.* — Percorso m. 1500 circa in linea retta.

Iscrizioni:

1. R. C. C. « Barion » di Bari (Sforza C., Polese N.); 2. R. S. C. « Bucintoro » di Venezia (Allegretto E., Baldini P.); 3. S. C. « Hansa » di Trieste (Lamm R., Bruckner B.); 4. S. C. « Club Remo » di Roma (Moroni conte L., Del Nunzio A.); 5. « Rowing-Club Triestino » di Trieste Osvaldini G., Mulina E.).

Risultato:

1° R. S. C. « Bucintoro » 7' 04" 12'"
2° S. C. « Club Remo » 7' 20" 36'"
3° S. C. « Hansa » 7' 21" 48'"

R. C. C. « Barion » 7' 27" 48'" — S. C. « Rowing-Club Triestino » ritirato.

X. — **Premio " Società Filarmonico-Drammatica ",** — Yole di mare a quattro vogatori di punta e timoniere. — Percorso m. 1500 circa in linea retta.

Iscrizioni:

1. S. C. « Adria » di Trieste (Kuchler C. W., Pollack P., Haas A., Benedetti R. A.); 2. R. C. C. « Barion » di Bari (Diana P., Narducci V., Caccavallo G., Scorcia P.); 3. R. S. C. « Bucintoro » di Venezia (Chiozzotto U. Zardinoni R., Chiozzotto R., Bortolato dottore T.); 4. S. C. « Fiumani » di Fiume (Gelletich M., Rudan D., Vio A., Tomsig A.); 5. S. C. « Francesco Querini » di Venezia (Olgeni C., Malgarotto A., Olgeni E., Gatti-Campioni E.); 6. S. C. « Ginnastica » di Trieste (Bonazza G., Greenham C. Mazzoli F., Bonazza U.); 7. S. C. « Hansa » di Trieste (Schlag E., Katschitschnig C., Sachs H., Honicke E.); 8. S. C. « Libertas » di Capodistria (Minca N., Marsich N., Driolin V., Borri U.); 9. S. C. « Club del Remo » di Roma (Moroni conte L., Terilli L., Del Nunzio A., Folchi G.).

Risultato.

1° R. C. C. « Barion » 5' 57" 48'"
2° R. S. C. « Bucintoro » 6' 04" 48'"
3° S. C. « Francesco Querini » 6' 09" 48'"

S C. « Adria » 6' 23"; S. C. « Ginnastica » 6' 31" — S. C. « Fiumani », S. C. « Hansa », S. C. « Libertas », S. C. « Club Remo » ritirati.

Trieste, 23 agosto 1903.

Il Presidente della Commissione di Regata
ERNESTO WOSTRY.

BIBLIOGRAFIA

I Sigismondi, ispettore generale del Genio navale nella riserva — *Gli arsenali della Regia Marina* — Casa editrice Roux e Viarengo, Roma-Torino, 1903.

Ogniqualvolta i partiti di opposizione in Parlamento dimandano coll'insistenza che è loro propria una riduzione delle spese navali, fanno opera santa, non mica per il movente che li guida, ma per l'effetto che producono che è di scemare la quota improduttiva di ogni spesa e che non se ne scompagna mai. Il loro scopo è lo *spender meno*; l'effetto dei loro sforzi è lo *spender meglio.* L'ingegnere Sigismondi (che non credo appartenga al partito di opposizione) è uno tra i periti di arte navale che aguzza le sue facoltà alla ricerca dell'economia nell'amministrazione navale e non la cerca nel comodo quanto fallace sistema di spulciare il bilancio, ma nella riforma radicale dell'azienda.

La *Rivista Nautica* pubblicò un esame critico del volume del Sigismondi *La marina dello Stato* sul quale talune riforme erano adombrate. Esse sono sviluppate nel presente volumetto: *Gli Arsenali della Regia Marina.*

***

La prima ed inevitabile parte di uno studio intorno agli arsenali è quella in cui si deve anzitutto decidere qual parte del lavoro debbasi far negli arsenali dello Stato e quale nei cantieri privati. Forse il Sigismondi ed il suo critico dell'opera precedente (che è la medesima persona che compone la presente scrittura) non si sono intesi. Nè il Sigismondi nella *Marina dello Stato* espresse che i costui cantieri dovessero ad esclusione di quelli costruire le navi; nè io volli che i cantieri dello Stato oziassero. Entrambi i tipi produttori debbono coesistere; l'uno facendo da volante all'altro. Aggiungerò anzi che l'azione mutua regolatrice si estende fuori del campo puramente economico e si allarga sul morale. Fa d'uopo che di fronte ad uno sciopero generale degli operai marittimi (sciopero che ammetto, che non discuto, perchè non son uso a discutere i fatti positivi) lo Stato non rimanga disarmato. Fa d'uopo nel medesimo tempo che lo Stato nei suoi arsenali regoli sì umanamente il lavoro che anche gli stabilimenti privati si debbano su di lui modellare. Piuttosto non collimo col Sigismondi là ove dice che la costruzione delle grandi corazzate sia da attribuirsi agli arsenali e quella degl'incrociatori corazzati vada pure ai privati. Se non erro la differenza tra i due modelli si va architettonicamente ogni giorno attenuando, mentre tatticamente e strategicamente si va accentuando. Noi stessi chiamiamo impropriamente navi di linea la terna *Umberto*, *Sicilia* e *Sardegna* che in ogni altra marina sarebbe di incrociatori corazzati. Sta dunque in fatto che, salvo piccole discrepanze, l'ingegnere Sigismondi ed il critico della *Rivista Nautica* sono di pieno accordo.

Ma lo sono anche maggiormente nella parte più sostanziale del volume dell'illustre ingegnere ove tratta della necessità di riformare il servizio degli arsenali. Bisognerebbe che tutti coloro che del nostro avvenire navale si danno pensiero leggessero tra le pagine 13 e 22 le vicende del disegno di riforma dell'anno 1893 e che nel 1903 è tuttora in *mente ministris.*

Sia padrone lo Stato, sia padrone la ragione sociale Tizio, Caio, Sempronio e C., il luogo ove si costruiscono, allestiscono e preparano navi belliche è sede di un'industria, la quale va esercitata con quei criterî direttivi e secondo quelle norme economiche che si chiamano appunto *sistema industriale*. Questo desidera il Sigismondi (ed è per ragioni di varia indole uomo da additare la retta via), questo bramano ardentemente tutti coloro cui lo sviluppo dell'armata sta a cuore.

Buttiamo la cosa in lingua povera, ci capiremo meglio. L'assurdo ordinamento dei nostri arsenali dipende dalla rivalità tra il corpo degli ufficiali naviganti e quello degli ufficiali costruttori. È rivalità vecchia di cui rinvengo l'esistenza anche nei *diarî* famosi di Samuel Pepy, che sono del XVII secolo per ciò che riguarda l'Inghilterra, nel carteggio tra Du Quesne e Colbert per quanto alla Francia si riferisce e in quello del famoso Petit-Renau (Renaud d'Eliçagaray) col marchese di Seignelay. La marina di bordo, il corpo al quale ascrivo ad onore sommo l'aver appartenuto, ha mille doti ed *un* difetto: quello di volersi mescolare dell'officina ove la sua nave si compagina. La mansione dell'ufficiale di bordo è navigare, combattere, negoziare (diplomaticamente, s'intende).

Il merito singolare di Edouard Lockroy, che gli assicurerà un buon posto nella storia della marina di Francia, è di aver in questa introdotto il regime sano dell'assoluta separazione dei tre servizî: *dell'armata, dell'officina e dell'azienda*.

Non ricordo chi fosse il direttore generale delle costruzioni a Roma nel 1893, il quale al Racchia, ministro, presentò il disegno della direzione unica dei lavori d'arsenale; ma sarei davvero curioso di sapere se il concetto della riforma in Francia il Lockroy l'abbia tratto da sè stesso, o l'origine abbia a rintracciarsene a casa nostra. Così ignoro se il nostro direttore generale di cui il Sigismondi parla, sapesse che la divisione logica del lavoro presiedesse già alla direzione della marina germanica. Certo si è che la riforma può esser ritardata, ma dovremo arrivarci anche noi. Il Sigismondi non intende affatto — come apparirebbe a prima e fuggevole vista — di bandir dagli arsenali l'elemento di vascello.

« Il comando dell'arsenale, delle sue dipendenze, del porto militare, delle navi in allestimento » in disponibilità ed in disarmo che vi si trovano, ed anche di quelle armate per servizi locali « sono tutti attributi che toccano al titolare dell'ufficio che chiamar dovrebbesi *Comando militare dell'arsenale* ». Non perderebbe che l'ingerenza nei lavori, fonte di lungaggini, di rivalità e di sconfinamenti nel campo dei direttori che, al postutto, col presente regolamento (art. 3) sono *responsabili dell'economia, del conteggio della spesa e della guida tecnica dei lavori*.

*
* *

Due sono gli ostacoli che presso di noi la riforma incontra. Il primo riflette l'artiglieria. Non v'è dubbio alcuno che se la nostra marina ha rimorchiato a due riprese le altre in punto armamento di bocche da fuoco, ciò è stato dovuto a quello stuolo di ufficiali egregi che, capitanato da Albini e da Cottrau, studiando alacremente, hanno creato la nostra artiglieria navale. Credo poter dire che ho seguìto passo a passo l'opera loro: non mi è parso fosse opera di officina, ma di tavolino, di balipedio, non di capannone di macchine utensili. Non è affatto necessario che chi adopera un'arma se la fabbrichi; l'interessante è che sappia sceglierla e (se è da muro o da bordo) che indichi come ed ove ha a situarsi. Ma anche per il collocamento a bordo, l'ideazione è tutto; la materialità dell'officina, nulla.

La direzione unica dei lavori non toglierà mai all'ufficiale di vascello l'ingerenza tattico strategica nelle faccende d'artiglieria; lo libererà dalle materialità di una fabbricazione cui — in genere — è lungi dall'esser preparato.

Ciò nulla meno *sin qui* l'artiglieria è stata la pietra d'inciampo alla giusta riforma. Il Sigismondi la rimuove proponendo che al Comando militare dell'arsenale si annetta una *sezione d'artiglieria*.

Il secondo ostacolo è la scelta del titolare della Direzione dei lavori. Sarà un ufficiale del Genio navale o un ufficiale di vascello?

Il dibattito è stato già presentato innanzi al Parlamento nell'ultima discussione del bilancio marittimo. Gli onorevoli Arlotta e De Martino opinarono che la direzione dei lavori fosse affidata ad un ingegnere; il Bettòlo, non ancora ministro, opinò che la questione non venisse pregiudicata e che volta per volta il titolare della direzione unica fosse scelto — a seconda di doti personali — tra gli ingegneri o tra gli amiragli. In via di raziocinio la soluzione del Bettòlo è la giusta; ma siccome nella medesima concione egli disse che « generalmente parlando si trova nell'ingegnere una coltura intellettuale più conforme all'indole dei servizî che si svolgono presso la direzione dei lavori, esso può esser più stabile in un determinato ufficio, e quindi portarvi maggior contributo di esperienza. *Per converso l'ufficiale di vascello è meglio preparato, per virtù dell'istruzione e dell'educazione ricevuta, ad integrare i differenti servizî che concorrono all'unità di un'opera*: *egli può meglio coordinarlo con i fini cui l'opera stessa deve servire* »; è giusto ritenere che l'amiraglio Bettòlo, nel caso dovesse in qualità di ministro nominare un direttore dei lavori, sceglierebbe tra gli amiragli anzichè tra gli ingegneri.

Ma lasciamo fuori i nomi ed atteniamoci alla cosa. È lecito sperare che si torni a studiar la questione e il disegno di legge non incontri difficoltà nè di fronte al Consiglio di Stato che già l'imbiancò, nè di fronte al Consiglio superiore di marina. Che se il titolare dell'ufficio sarà un amiraglio, o un ingegnere, o l'uno o l'altro promiscuamente, io direi volentieri al Sigismondi di non darsene pensiero.

Ciò che vuolsi è la riforma; ottenuta questa, la soluzione verrà da sè per parte di S. M. il Tempo, l'unico sovrano cui tutto s'inchina quaggiù. Credo che il Sigismondi tuttora rammenti — perchè siamo presso a poco coetanei — che nei primi albori della marina italiana gli ospedali dipartimentali erano comandati da un capitano di vascello; era una sinecura qualsiasi. Il buon senso prevalse e dopo il 1870 gli ospedali vennero affidati totalmente ai medici. Egli deve rammentarsi al pari di me quando il cantiere della Foce era comandato dall'Augè, capitano di fregata che vi aveva surrogato il Malatesta; quando la direzione delle macchine era nel vecchio arsenale di Genova affidata al capitano di vascello Picasso.

Tutti gli anacronismi cadono; cadrà anche quello di un opificio industriale affidato ad un amiraglio che muta per le vicende dell'imbarco e della carriera.

*
* *

L'ultimo capitolo dell'eccellente opuscolo del Sigismondi s'intitola *Ministri militari e ministri civili*. Ha ragione dicendo che la necessità che il ministro sia amiraglio è una leggenda. Prova? Eccola in Italia stessa; Cavour e Brin, l'uno il fonda-

tore, l'altro il rigeneratore della nostra armata furono due civili. E tra gli amiragli che rivestirono l'altissima carica hanno riscosso maggior plauso e ottenuto più sincero risultato coloro che sapendosi dispogliare delle caratteristiche professionali si sono messi a più stretto contatto colla vita civile ed economica della nazione. Morin che si aprì la via ad una seconda esaltazione a ministro con l'opuscolo in cui accetta la correlazione tra lo sviluppo navale e quello tributario è l'esempio dell'*amiraglio civilizzato* (mi si perdoni l'apparente, non l'intesa antinomia), mentre Racchia che senza nulla spiegare al Parlamento, chiude un informe discorso col ripetere tre volte la parola *navi;* e ne commette di codeste navi a tutti i cantieri regi e privati senza sapere dove piglierà i danari per pagarle, è il tipo del professionale che, eccellente a bordo, non capisce più nulla nei consigli della Corona in un paese democratico.

La evoluzione verso il ministro civile è già incominciata mercè la esistenza di relatori del bilancio che non appartengono al bottone e mercè la diffusione delle idee intorno all'armata che per opera dei volgarizzatori si fa ogni dì maggiore. E tra questi cari colleghi miei pongo anche il Sigismondi il cui opuscolo è proprio ciò che vuolsi per render chiara e a tutti famigliare la questione degli arsenali.

JACK LA BOLINA.

FELICE FASELLA.

In questa città, il 9 settembre, una breve e inesorabile malattia rapiva all'affetto della famiglia e di quanti lo conobbero e ne apprezzavano le preclare doti di mente e di cuore, il comm. ing. Felice Fasella, Direttore emerito della Regia Scuola Superiore Navale di Genova, Membro del Consiglio Direttivo del Regio Museo Industriale Italiano, socio corrispondente della Reale Accademia delle Scienze di questa città, già Ufficiale Superiore del Genio Navale.

Nato nella nostra Torino il 15 agosto 1832, si laureò nella Regia Università ingegnere civile e idraulico nel 1853; nel 1856 entrò nel Corpo del Genio Navale come allievo ingegnere. Fu nel 1860 nominato ingegnere di 1ª classe, allora quando il Genio Navale della Marina Sarda contava tre ufficiali: Mattei, Brin, Fasella. Nel 1862 ebbe il grado di ingegnere capo di 2ª classe e nel 1869 quello di ingegnere capo di 1ª classe, che mantenne fino al 1873. In tale epoca, fondatosi in Genova il nostro Ateneo Navale, veniva dal Ministro di Agricoltura, Industria e Commercio, chiamato a coprirvi la cattedra di Professore di Architettura Navale, e successivamente a reggerne la Direzione.

La viva intelligenza sua versatile e limpida ebbe modo di esplicarsi in molte delicate missioni all'estero a lui affidate durante il servizio prestato nel Genio Navale; specialmente in Francia e in Inghilterra dove fu sovente inviato a collaudare od ispezionare il materiale da guerra della nostra marina allora affidato a quelle industrie private. Ebbe, nel servizio negli Arsenali dello Stato, la direzione del Cantiere della Foce, e quello del servizio delle macchine. Allora appunto a lui fu affidato il progetto di tutto il macchinario per l'esaurimento dei quattro grandi bacini della Spezia.

Nel 1873, lasciato definitivamente il servizio nel Genio Navale, consacrò totalmente l'opera sua alla fondazione e al graduale sviluppo del nostro Massimo Istituto Navale. Al lavoro intenso e particolareggiato dell'organizzatore seppe, ed eminentemente, unire quello dello scienziato; sicchè l'alto livello scientifico a cui in breve assursero gli studî in tale Istituto, unico in Italia, indusse il Governo ad inviarvi i suoi Ingegneri nuovi ammessi nel Genio Navale a perfezionarsi nelle Scienze Nautiche, conseguendovi, in pari tempo, la laurea di Ingegnere navale e meccanico. Perciò oggidì, tranne gli ingegneri che occupano i più elevati gradi della gerarchia, quasi tutti gli altri ufficiali del Genio Navale lo ebbero Maestro nelle nautiche discipline e ne rimpiangono ora mestamente la perdita.

Fu ognora tenuta in molto conto l'opera sua come Ingegnere Navale e ascoltato dai tecnici il suo profondo consiglio ed esatto giudizio in tutti gli argomenti inerenti a questioni nautiche e anche didattiche; venne perciò chiamato di continuo in difficili perizie e fece parte di molte Commissioni governative. Pressochè fino dalla fondazione fece parte del Consiglio Superiore per la Marina Mercantile e fu dal Registro Italiano, nostro unico Istituto per la classificazione dei bastimenti mercantili, nominato Ispettore e conservato nei ruoli anche quando Egli già si era ritirato a vita privata. S. A. R. il compianto Principe Oddone di Savoia lo ebbe, nei suoi ultimi anni di soggiorno a Genova, affezionato e amorevole precettore. Prese parte a quasi tutte le nostre esposizioni nazionali e internazionali o come Presidente o Vice Presidente della Giuria per la Divisione Macchine e nella Esposizione del 1898 in Torino fu anche Relatore della Giuria per la Marina da Guerra e Mercantile. All'estero: nel 1867 fece parte della Commissione Reale per l'Esposizione di Parigi: nel 1873 fu delegato dalla Camera di Commercio di Genova a rappresentarlo alla Mostra Mondiale di Vienna dove fece parte della Giuria Internazionale per la Marina Mercantile. Nel 1900 fu delegato dal Ministro di Agricoltura a far parte della Giuria Internazionale per la Marina Mercantile alla Esposizione Mondiale di Parigi. Colà fece parte della Giuria Internazionale per la Istruzione Pubblica e venne eletto Membro della Commissione Internazionale speciale per l'esame del concorso al ben noto premio Pollock, emergendo per la sua vasta coltura e profonda dottrina nautica in quel consesso internazionale di scienziati.

Anche quando, già stanco per l'indefesso lavoro di tutta la vita, dovette, per motivi di salute, ritirarsi a Torino, pure la sua fibra energica gli permise ancora di interessarsi a pro' del Regio Museo Industriale Italiano, rappresentandovi il Municipio di Torino nel Consiglio Direttivo e reggendone, per qualche tempo, la presidenza.

Pur troppo, la tempra di acciaio dell'uomo dovette finalmente cedere; e un breve e fierissimo morbo condusse rapidamente alla tomba il probo, modestissimo lavoratore, eminentemente colto, intelligente, buono.

Felice Fasella ebbe la gloria di non essere inutilmente vissuto, e di aver lasciato largo rimpianto di sè, indimenticabile riconoscenza in molti cuori, dopo avere speso tutta la sua vita in pro' del nostro paese e di quella Scienza Navale ch'Egli amava e sapeva nelle altrui menti con rara perizia trasfondere.

LUIGI CAPUCCIO, *Direttore.*

G. B. SARDI, Gerente responsabile.

Torino — Tip. ROUX e VIARENGO.

ANNO XII — 1903 Dicembre NUMERO 12

RIVISTA NAUTICA

LO STATO E LA MARINA MERCANTILE

secondo il Contrammiraglio Bettòlo

Ebbi in queste colonne talora a lamentare che nel nostro paese ai ministri della marina, allorquando non sono in carica, venga il granchio alla penna, pur facendo eccezione pel Morin, che preluse al suo secondo e fecondo ministero con un articolo nella *Nuova Antologia*. Sono lieto ora segnalare che il Bettòlo ha seguìto rotta e manovra; ed infatti, nel suo fascicolo di aprile, la stessa *Nuova Antologia* ha inserito un suo saggio che ha per titolo: « Lo Stato e la Marina mercantile ».

***

La importanza nuova cui le marine commerciali sono salite rispetto allo Stato nel mondo moderno, è una delle caratteristiche del tempo nostro. Infatti se un tempo i Principi avveduti fomentavano la marina commerciale colla mira diretta di valersi dei suoi scafi e degli uomini in tempo di guerra, oggi assistiamo ad uno sviluppo enorme della marina militare cagionato dal giganteggiare delle rispettive marine commerciali. Non vi è altra ragione che spieghi i programmi navali dell' Inghilterra, della Germania e degli Stati Uniti fuorchè nella mira di difendere e proteggere sulle vie del traffico l'aumentato loro naviglio da passeggeri e da merci.

Nè è qui il luogo se questo concetto sia giusto od erroneo. Teniamoci strettamente a ciò che è, perchè solo su di esso è lecito costrurre raziocini vitali. Prodotti del suolo, o manufatti degli opifici, variano tanto di valore a seconda del luogo ove si consumano, che la funzione complessa del trasporto è equipollente alla quistione tanto più semplice della produzione. Chi si accontenti come gli Stati Uniti sino a pochi anni addietro o la Russia ancor tuttodì, di lanciar sul mercato del mondo una massa per quanto enorme di prodotti, è inferiore a chi pur producendo in minor quantità, porta al cliente lontano la merce originariamente domestica. Egli è per questo che, anche nei paesi più avversi alla protezione ed al monopolio, e in codesti paesi anche tra gl'individui più gelosi dell'eguaglianza di trattamento, i disegni di legge intesi a sovvenire l'industriale dei trasporti non hanno incontrato acerba opposizione, quasi tutti avessero riconosciuto che la marina commerciale esercita una funzione politico-economica e per conseguenza ha titolo all'aiuto dello Stato che dessa serve.

La storia dei provvedimenti a favore della nostra marina commerciale è nota ai lettori, per conseguenza non ci tornerò sopra. Analizzerò invece i propositi del Bettòlo al riguardo della loro riforma quando nel 1906 il regime vigente scadrà

***

Ma se manca ancor tre anni alla scadenza!

È appunto perchè sollecitati da più impellenti contingenze i miei connazionali non avevano a tempo studiato la questione marittima che la legge vigente ha provveduto in modo insufficiente, non ha recato tutto il beneficio che si sperava ed ha scontentato costruttori, armatori e ferrieri. Assennato dunque è il Bettòlo che proponendo oggi una sua risoluzione al problema, apre l'uscio ad un dibattito fecondo sul quale ciascun può dir la sua, sì che l'opinione pubblica rimanga illuminata.

***

Il Bettòlo dichiara anzitutto che è contrario ad un rinnovamento del regime vigente per il quale il bilancio dello Stato versa annualmente 18.225.000 lire alla marina commerciale, di cui 10.225.000 lire in forma di sovvenzioni postali.

Non si può dargli torto in quanto (è un antico convinto fautore del regime 1901 chi scrive) esso non conseguì le finalità che si speravano; non alimentò nè la siderurgia, nè la costruzione, nè l'armamento. L'acquisto di roba usata e talora vecchia sul mercato forastiero non fu interrotto sensibilmente; mentre era proprio quell'acquisto che ognuno sperava veder cessare. Il Bettòlo per conseguenza (e ne divido l'opinione) dimanda il ritorno del regime Sella, che è anche quello dominante in Germania, per il quale siano introdotti in franchigia i materiali necessari alla costruzione ed all'armamento, oppure sia restituito il dazio sborsato. È un avviamento — almeno circa gl'interessi marittimi — al liberismo sano, chiamato certamente a trionfare nella nostra dottrina economica, poichè, annullato l'aggio dell'oro, siamo in misura di diventare paese esportatore.

***

Ma non cessa per queste considerazioni il Bettòlo dal domandare allo Stato una somma annua in pro' della sua marina commerciale. La distribuisce ripartendola in tre contributi intesi:

« 1° a ordinare opportuni servizi postali e politici;

« 2° a preparare un materiale atto a determinati usi della « guerra marittima;

« 3° a richiamare la nostra marina a quelle funzioni eco« nomiche che rispondono agli interessi del commercio e della « produzione commerciale ».

È noto, e lo conferma il Bettòlo, che la scadenza del regime del 1896 e il rinnovamento delle convenzioni per i servizi postali e commerciali concomiteranno. È dunque giusto che il disegno di Bettòlo consideri i tre cespiti d'uscita segnati più addietro; giusto che il riordinamento abbracci insieme il naviglio a partenza obbligata e il naviglio a partenza libera.

« Mentre è fuori di discussione — dice — la necessità di assicurarci servizi postali interni, le comunicazioni con la nostra

colonia eritrea e di conservare alcune linee mediterranee internazionali d'indole politica, parmi che il sistema finora seguìto, delle sovvenzioni dirette, riordinato in base all'esperienza ed a criteri esclusivamente informati alla utilità del commercio ed alle esigenze del pubblico, sia da preferirsi, come quello che meglio risponde alla natura di tali servizi ».

Nell'analisi della prima parte del suo disegno, il carissimo amico mio Bettòlo non contempla il caso di linee postali sovvenzionate tra l'Italia e l'America latina: esclude eziandio dalla sovvenzione i piroscafi che vanno al Mar Nero, i quali esercitano *linee d'indole esclusivamente commerciale sulle quali i traffici sono avviati e rimunerativi.* Limita ad una somma d'intorno a 5 milioni l'ammontare del contributo annuo dello Stato ai piroscafi postali del Mediterraneo i cui servizi con la Tunisia, la Tripolitania, l'Egitto, Creta e Malta vuol render più intensivi. Non discuto la somma: nè lo potrei, mi mancano gli elementi. Discuto invece il criterio che — a mio pensare — deve guidare lo Stato sovventore. La marina postale la vedo soprattutto veicolo del pensiero tra consanguinei: e il numero di questi (che le vicende della esistenza hanno condotto a dimorar in terra straniera) deve servire di norma determinante l'intensità delle comunicazioni regolari, e per conseguenza entrar nella formula del contributo finanziario. Così, per esempio, l'Argentina, la Confederazione brasiliana e gli Stati Uniti, le tre contrade transoceaniche ove l'italiano popola il lido e l'interno, hanno altissimo titolo a comunicazioni colla metropoli. Non vedo che la colonia eritrea, di sfruttamento mediocre, vi abbia maggior titolo che le nobili, operose e feconde colonie libere di popolamento. Vengono spedite più lettere, giornali, opuscoli e libri a San Paulo in una settimana che a Massaua in tutto l'anno. Reputo persino vergogna che il pacco postale dell'Italia non possa raggiungere nè il Brasile nè gli Stati Uniti; è una lacuna deplorevole nei nostri sistemi di comunicazione internazionale. È inconcepibile la quantità di pacchi postali che in primavera da Firenze, donde scrivo, partono per l'Inghilterra contenenti piselli freschi. Ne andrebbero altrettanti contenenti piccoli oggetti di arte agli Stati Uniti, se una convenzione vigesse. Credo per conseguenza che il Bettòlo abbia fatto male nel non contemplare le colonie libere come aventi titolo a comunicazioni postali sovvenzionate e frequenti. Tra Genova, il Plata e il Brasile le relazioni di posta hanno ad essere altrettanto comuni quanto tra Liverpool e Nuova York, quelle tra Napoli e Nuova York quanto quelle tra codesto porto ed Amburgo. Qualsivoglia risparmio al riguardo sarebbe erroneo.

*
* *

Dieci anni or sono, nella relazione dell'esercizio finanziario 1893-94 per il bilancio della marina, lavoro poderoso in cui l'ammiraglio Bettòlo diede la propria misura come *ministeriabile* e che attrasse sopra la sua personalità l'attenzione dell'estero, egli « accennò alla necessità di promuovere la costruzione di un nucleo di piroscafi che siano capaci in tempo di pace di conquistare ricchi traffici alla bandiera nazionale con decoro della nostra marina, e che possano in tempo di guerra essere aggregati alle forze navali militari per completare l'organamento strategico ». In poche parole tali navi che fossero alcune buone per servizio d'informazioni bisognevoli alla strategia, altre onerarie capaci di sottrarsi agli insulti nemici e « di raggiungere al largo le divisioni navali per rifornirle di combustibile, di munizioni, di materiale di difesa e di quanto può loro occorrere ». L'Amiraglio torna su quel concetto del 1893-94 e calcolando che siano — almeno per ora — sufficienti a codesti servizi ausiliari 8 piroscafi da 16 miglia (*minimum*), 4 da 18 e 4 da 20, tutti e ciascuno di stazza non inferiore alle 5000 tonnellate, ed assegnando per cinque anni 60.000 lire per ciascuna unità da 16 nodi, 135.000 per ciascuna da 18 nodi e 240.000 per ognuna di quelle da 20 e diminuendo del 10 % la quota dal quinto al decimo anno e del 20 % dal decimo al quindicesimo anno, l'intero naviglio incasserebbe in quindici anni 26.730.000 lire, che è quanto dire 1.782.000 lire all'anno in media. Il valore unitario che dà ai *20 nodi* è di 6 milioni ciascuno, ai *18 nodi* 4 $^1/_2$, ai *16 nodi* 3.

Muovo in questo punto al mio illustre amico una obbiezione. Allorquando nel 1893-94 egli meditava la costruzione d'un naviglio a *doppio uso* (pace e guerra), l'incrociatore corazzato era sul nascere e già l'incrociatore protetto a 16 nodi tramontava. Pur tuttavia esso già superava in valore tattico-strategico qualsivoglia piroscafo ausiliario per ragioni di architettura e di dispositivi di macchine e caldaie. È chiaro d'altronde che non v'ha esplorazione efficace se non è ravvicinata all'oggetto sul quale si deve far rapporto. Sembrami dunque che dalle funzioni delicatissime dell'esplorazione tattica debbano escludersi quelle navi, tuttochè da 20 nodi, ogni qualvolta prive di ponti corazzati che ne metta a riparo le macchine motrici e quelle di governo del timone. Nè credo Bettòlo riuscirebbe mai colla lusinga di un premio ad indurre gli armatori a corazzare orizzontalmente le loro macchine e le loro caldaie.

La nave ausiliaria ha durante la guerra tra gli Stati Uniti e la Spagna, guerra tra il ricco Epulone e il meschino Lazzaro, fatto le sue prove, e non buone davvero.

Il *Marine Engineering* del maggio 1898 mi dà la lista e le caratteristiche di 54 navi già acquistate a quella data dal Ministero della marina, ma poi ne comprarono anche dieci altre. Nel maggio del 1900, studiando la questione del « naviglio ausiliario nella marina moderna », per la *Rivista Marittima*, conclusi dichiarandolo insufficiente; e per giungere a cotal conclusione mi basai su di uno scritto dell'ammiraglio Sampson che chiamava *negativi* i servizi a lui prestati dai *20 nodi Saint Louis, Saint Paul, Harvard* e *Yale*, i quali non eseguirono lodevolmente che l'ufficio di messaggeri; che l'affidare a 50.000 tonnellate ripartite in 4 unità, ciascuna del valore di 12 milioni è troppo costoso, specialmente allorquando si pensi che un 20 nodi corazzato ne costa appena 7 di più.

Il servizio di carbonamento della squadra americana delle Antille fu affidato ai piroscafi *Lebanon, Merrimac, Saturn* e *Sterling* (3400, 3500, 4500 e 6000 tonnellate nette). Quello di ospedale al *Solace* (6000 tonnellate), quello di cisterna al al *Dixie* (6000) e l'ultimo, di officina, al *Vulcan*. Ma ciascuno di codesti piroscafi dovè subire in arsenale un adattamento costoso e non certo improvvisato. Non ho avuto occasione di leggere critiche circa il servizio dei carbonieri; ma non deve esser stato lodevole: primieramente perchè il *Merrimac*, nel bel numero uno, fu destinato a chiudere il Collo d'Oca di Santiago; secondariamente perchè il Ministero affrettò ad inserire nei suoi programmi la costruzione di alcuni carbonieri della continenza di 10.000 tonnellate ciascuno per servizio di squadra. Quando l'ammiraglio Bettòlo molceva gli orecchi e arricchiva lo scibile dei suoi colleghi parlamentari colla relazione del 1893-94, il carboniero moderno, attrezzato *ad hoc*, non era ancora al mondo. E molto opportunamente il ministro

Morin ha commesso due carbonieri alla casa Orlando, giusto perchè il carboniero di squadra è nave *sui generis* e non il primo *cargo-boat* venuto.

Temo anche che il Bettòlo non troverà armatori che la lusinga del premio induca a metter il loro danaro in *16, 18* e 20 *nodi* del valore che egli presume di 3, 4 $^1/_2$ e 6 milioni rispettivamente. La cifra è bassa. Tali cammini si confanno a piroscafi da passeggeri, e allora l'arredamento li fa costar assai di più. La *Lorraine* (17 nodi e $^1/_2$), costa 12 milioni. I *cargo boats* a gran cammino, misti da merci e passeggeri, salgono anche più su. È vero che l'amiraglio non esclude che i suoi intesi ausiliari siano anche compresi nelle linee postali e per conseguenza ricevano una seconda sovvenzione.

Opino dunque che l'annualità degli ausiliari sia molto più utilmente spesa a favore di servizi postali sovvenzionati, ingrossando la somma di 5 milioni a loro offerta.

***

La terza forma di aiuto alla industria marittima ideata dal Bettòlo mira a « *richiamare* la nostra marina mercantile a quelle funzioni economiche che rispondono agli interessi del commercio e dell'industria ».

Il concetto è originale, nuovo e basato sui criteri economici. Eccolo: L'amiraglio studia l'indole economica dei mercati mondiali rispetto all'entità del loro movimento commerciale ed alla *quota che la nostra bandiera vi ha*. Assegna a codeste arterie certe somme da distribuirsi proporzionalmente a quegli armatori che, affrontando l'alea dell'impresa, riuscissero ad accrescere i nostri scambi marittimi sotto bandiera nazionale.

Il criterio del Bettòlo — e questo è il suo merito singolare — non costituisce una protezione all'industria marittima, considerata in sè, ma una ricompensa allo sforzo individuale rivolto all'espansione del commercio nostro; di questa espansione il naviglio è il veicolo, l'armatore il vettore. Se il regime protettivo ad un'industria poteva con qualche ragione scandalizzare la scuola liberale, il premio dell'energia esce dal triste serraglio dei privilegi e dei monopoli e rientra nell'applicazione delle dottrine democratiche.

Il premio non essendo conseguito se non quando il traffico sia aumentato lungo quelle arterie delle quali le statistiche procurano la presente intensità circolatoria, abbastanza approssimata, il campo d'azione è lasciato libero al materiale meritevole d'incoraggiamento, mentre automaticamente si chiuderà all'insufficiente. Inoltre non si farà distinzione tra velieri e piroscafi, inquantochè non v'è ragione alcuna di dichiarare ufficialmente la morte di un motore. Le ferrovie non hanno ucciso il trasporto a cavalli, nè le ferrovie elettriche uccideranno quelle a vapore. Le ferrovie mal amministrate rimarranno vinte da quelle ben dirette, e tra carri a cavalli primeggeranno i migliori.

Ecco un brano in cui il Bettòlo svolge il suo pensiero. « Assegnata pertanto una conveniente dote di sovvenzioni a ciascuno dei mercati con i quali si mira a promuovere e ad allargar prodotti di scambi, conviene chiarire i criteri in base ai quali tale dote dovrebb'essere distribuita. È anzitutto da notare che i premi di cui si potrebbe disporre con la dote stabilita per un determinato mercato, verrebbero ottenuti nel solo caso in cui la media del movimento commerciale esercitato sotto bandiera nazionale tra i nostri porti ed il mercato medesimo risultasse accresciuta. Dipendentemente da questa condizione, ed in base alle tonnellate eccedenti la media in parola, la somma dovuta ai premi guadagnati sarebbe divisa fra tutte le tonnellate trasportate dalle navi nazionali. A stimolare inoltre tutti quei mezzi, dai quali può meglio dipendere l'espansione dei nostri prodotti, sarebbe *utile assegnare all'esportazione una ricompensa maggiore di quella concessa all'importazione*. In tal guisa, la dote del mercato verrebbe ripartita tra tutte le tonnellate importate ed esportate, in relazione con l'anzidetta eccedenza ed in rapporto coi premi fissati per l'importazione e l'esportazione. Però la somma complessiva di premi guadagnati non dovrebbe in alcun caso eccedere la dote concessa al mercato relativo; qualora si verificasse tale eccedenza, il premio dovrebb'essere ridotto *prorata*, e ciò per garantire il bilancio dello Stato ed anche per diminuire il premio stesso, quando questo potrebbe produrre uno sviluppo commerciale fittizio ».

In un particolare dissento dal Bettòlo; il premio sia dato esclusivamente all'*esportazione*, non mica perchè questa funzione sia meno utile, o meno degna, o meno giovevole dell'opposta (l'alta marea non ha minor campo d'azione della bassa), ma perchè nulla ha ancora dimostrata erronea la scoperta di Giambattista Say, cioè che: « les nations ne payaient les produits qu'avec les produits, et que toutes les lois qui leur défendent d'acheter, les empêchent de vendre ». Il semplice fatto dell'esportazione troverà per conseguenza quello dell'importazione. Premiar la prima è fomentar entrambe.

***

Dissento dal Bettòlo anche nella determinazione dei mercati. Ne ammette 9; vale a dire: 1° Turchia europea ed asiatica; 2° Egitto; 3° Barberia; 4° Indie, Singapore e Insulindia; 5° Cina e Giappone; 6° Australia; 7° America Centrale; 8 Brasile; 9° Cile e Perù. Perchè esclude gli Stati Uniti e l'Argentina e il Mar Nero e il Reame Unito?

La ragione è speciosa, perchè « *con questi paesi si esercita quasi esclusivamente un commercio d'importazione di materie prime e di prodotti di prima necessità per il nostro* ». Amiraglio, non te ne preoccupare di questo; e non precluderti l'avvenire. Stabilisci il principio generale del premio a chi esporta; se non ci saranno concorrenti su quell'arteria, male; ma un'audace iniziativa si paleserà, perchè scoraggiarla?

***

La dote da assegnarsi a ciascun gruppo di mercati non è facile determinarla. Il Bettòlo chiama a far parte dell'equazione: 1° il valore delle nostre merci, specialmente d'esportazione; 2° il traffico marittimo svolgentesi nei nostri porti; 3° il nolo di trasporto; e poi, infine, quattro coefficienti morali, a mio credere, impossibili a fissare fuorchè empiricamente.

In base a tabelle statistiche di già avviati traffici e di miglia marine rappresentanti la distanza, il Bettòlo fa una distribuzione d'una somma di 11 milioni e mezzo nel modo seguente:

Turchia europea ed asiatica . . .	L.	600.000
Egitto	»	700.000
Barberia (Tripolit., Tunisi, Algeri) .	»	600.000
India e Insulindia	»	3.700.000
Cina e Giappone	»	1.000.000
Australia	»	900.000
America Centrale	»	800.000
Brasile	»	2.200.000
Cile e Perù	»	1.000.000
		11.500.000

La qual somma con 5.000 000 su servizio postale e 1.780.000 circa delle marine ausiliarie formano 18.225.000 lire che oggi lo Stato consacra alla marina postale ed alla commerciale.

Come mai l'amiraglio, che è partito da un concetto largo, formulando una vera legge politica di incoraggiamento all'iniziativa commerciale dei forti e degli avveduti, mi dà in secco nelle contabilità? Ogni qualvolta si stabiliscono come capisaldi certe premesse, le conseguenze hanno ad esserne la rispondenza integrale.

Non si tratta qui come per la legge del 1901 di limitar il tributo dello Stato per timore che (timore vano, veh?) accadesse una crisi dei cantieri, come si ebbe la crisi edilizia, e che una pletora di piroscafi ci affliggesse. Una pletora d'esportazione non potrà mai funestare alcun popolo quando si limiti nei giusti termini il credito che si accorda ai compratori di là dal mare. L'equilibrio si ristabilisce automaticamente e con lievi scosse. Opino che il Bettòlo non doveva preoccuparsi di pereguare il tributo dello Stato nel caso nuovo del suo disegno originale al tributo che esso paga oggi.

C'è contraddizione in termini: le 18.255,112 lire onde il bilancio è gravato, si riferiscono a servizi postali ed all'aiuto all'industria marittima, laddove la somma che il suo studio contempla si volge a scopo di gran lunga più alto, cioè all'espansione commerciale di un popolo di 33 milioni che, conscio della insufficienza dei suoi prodotti agricoli a nutrirlo, è obbligato, volente o nolente, a diventar industriale ed a percorrere quella curva che fu di Firenze, di Genova, di Venezia, di Olanda, di Inghilterra e che oggi percorrono Germania e Stati Uniti; questi ultimi, anzi, quantunque non manchi loro territorio abbondante, estesissimo, feracissimo e benedetto da tali climi diversi e graduati da produrre le pelliccie più preziose e le frutta più squisite intertropicali.

Col trattenere il fervido suo pensiero sviluppatosi in modo così luminoso, paragono il mio amico ad un macchinista che avendo caldaie robuste e che producono molti metri cubi di vapore si limiti ad adoperarne una parte sola, e l'altra lascia sfuggire e sfiatare.

Come di fronte alla guerra ogni risparmio è delitto sordido, così in questa nuova forma moderna di conquista del lavoro e di conseguimento della prosperità, i calcoli preventivi hanno valore assolutamente negativo.

L'amiraglio Bettòlo ha forse temuto — da buon massaio — di gravare soverchiamente il bilancio dello Stato? No. La micropsichìa lo ha forse sorpreso un istante? Nemmeno. È conscio dell'entità del problema, della bontà della soluzione e anche della svogliatezza nazionale a lanciarsi in venture di mare. Infatti, così termina il suo studio:

« Tali sono i miei concetti in ordine ai rapporti tra lo Stato e la marina mercantile, la quale, più che un'industria, è una forza espansiva che tutte le industrie alimenta e feconda, e come tale dev'essere considerata, indirizzata e incoraggiata. Egli è in base a questo nesso economico che i modi onde sono sovvenute e regolate le funzioni di una marina hanno ad esser conformi all'indole sua. Così debbono rifiutarsi quelle forme di sovvenzione dalle quali non si riflette alcun beneficio diretto sull'economia generale del Paese o su qualche grande interesse nazionale; come pure sono da escludersi quelle altre forme che possono creare un monopolio là ove non lo richiedono esigenze di carattere pubblico, le quali altrimenti non sarebbero soddisfatte. Del resto la marina ama di svolgersi nella libertà, indipendente da fiscalità ed oneri inopportuni, ed ogni limitazione della sua facoltà che non sia strettamente domandato dagli obbiettivi che a mezzo di essa vogliensi raggiungere, torna dannosa alla sua efficacia ed al suo stesso sviluppo.

« Non mi nascondo che ad un progresso così rapido quale sarebbe desiderabile per conquistare quel posto che all'Italia compete tra le nazioni marittime possano difettare le iniziative private. È un fatto che i nostri armatori non hanno saputo fino ad oggi trovare il proprio tornaconto in quelle imprese alle quali con maggior coraggio si affidarono gli armatori e le società forestiere, e che furono per i padri nostri sorgente di gloria e di prosperità. È un fatto che il capitale nazionale è assai timido nell'investirsi in simili imprese e che tiepido e scettico è lo spirito d'associazione per affrontarle. Ma giova sperare che salutari incoraggiamenti, saggiamente applicati, possano determinare un profittevole risveglio e destare la coscienza dei sommi vantaggi economici che l'Italia deve attendere dal mare; in guisa che abbiano, per virtù di iniziative private, ad esplicarsi tutte quelle migliori forme di cooperazione, che sono dalle moderne imprese marittime richieste e che tornano a profitto dell'espansione e del commercio nazionale.

« Arridono all'avvenire di un'Italia marinara le nostre tradizioni, la nostra fortunata posizione geografica, le progredite e promettenti condizioni della nostra produttività, la capacità economica delle nostre colonie. In tutto ciò si rivelano i coefficienti di un alto potenziale; sappia lo Stato scuoterne la forza latente ed indicar loro la via del mare! ».

JACK LA BOLINA.

L'incrociatore corazzato "Ossliablia,, della marina imperiale russa

NEL golfo di Spezia, che l'inverno incombente ripopolerà delle navi appartenenti alla forza navale del Mediterraneo dopo un attivissimo e non breve periodo di esercitazioni — da qualche anno la squadra non aveva lavorato tanto e così brillantemente con grande e piena concordia degli stati maggiori e degli equipaggi — nel golfo bellissimo e pittoresco di Spezia trovasi all'àncora l'incrociatore corazzato della marina imperiale russa *Ossliablia*, sulla quale sventolano le insegne ammiraglie del comandante della divisione navale russa del Mediterraneo, di quella Divisione che, se lo Czar fosse venuto in Italia, sarebbe stata tutta riunita nel porto di Genova, ove avrebbe trovata la più larga, la più calda e affettuosa ospitalità.

L'incrociatore corazzato *Ossliablia* appartiene al tipo *Peresviet*, che, si disse, doveva contare non meno di otto unità,

le due già nominate, il *Pobieda* e altre cinque, ancora allo stato di progetto, oppure in attesa che le condizioni del bilancio permettano il loro impostamento sugli scali. Venne iniziata la costruzione dell'*Ossliablia* il 21 novembre 1895 nel cantiere del Nuovo Ammiragliato (Pietroburgo) e il varo ebbe luogo circa tre anni dopo, l'8 novembre 1898.

Le principali dimensioni e caratteristiche dell'*Ossliablia* sono le seguenti:

Lunghezza	m.	133
Larghezza	m.	18
Immersione media a prora	m.	8,30
Spostamento in pieno carico	tonn.	12.700
Forza dell'apparato motore	C. I.	14.500

Lo scafo d'acciaio, fornito di alette di rollio, ha doppio fondo ed è diviso e suddiviso in compartimenti stagni da una paratia longitudinale e da parecchie paratie trasversali.

Lo protegge una cintura corazzata alta m. 2,13 per una lunghezza di 4/5 della lunghezza totale, con uno spessore di 250 mm. al disopra del galleggiamento e al centro, e di 127 mm. al disotto e alle estremità; la traversa corazzata di prora ha uno spessore di 225 mm., e quella di poppa di 200 mm; il ponte corazzato ha piastre di 70 mm. nelle parti laterali inclinate e di 50 al centro; la prora è armata di un corto e robusto sperone.

Come armamento dispone di:

4 cannoni da 254 mm. appaiati in torri corazzate, la corazzatura si estende fino alla base, a m. 10,60 di altezza dal galleggiamento quelli di prora, e a m. 7,60 quelli di poppa;

11 cannoni da 152 mm.: uno sulla prua, quattro in batteria al centro, e sei sul cassero, pure al centro, gli estremi piazzati in corrispondenza dei quattro di batteria;

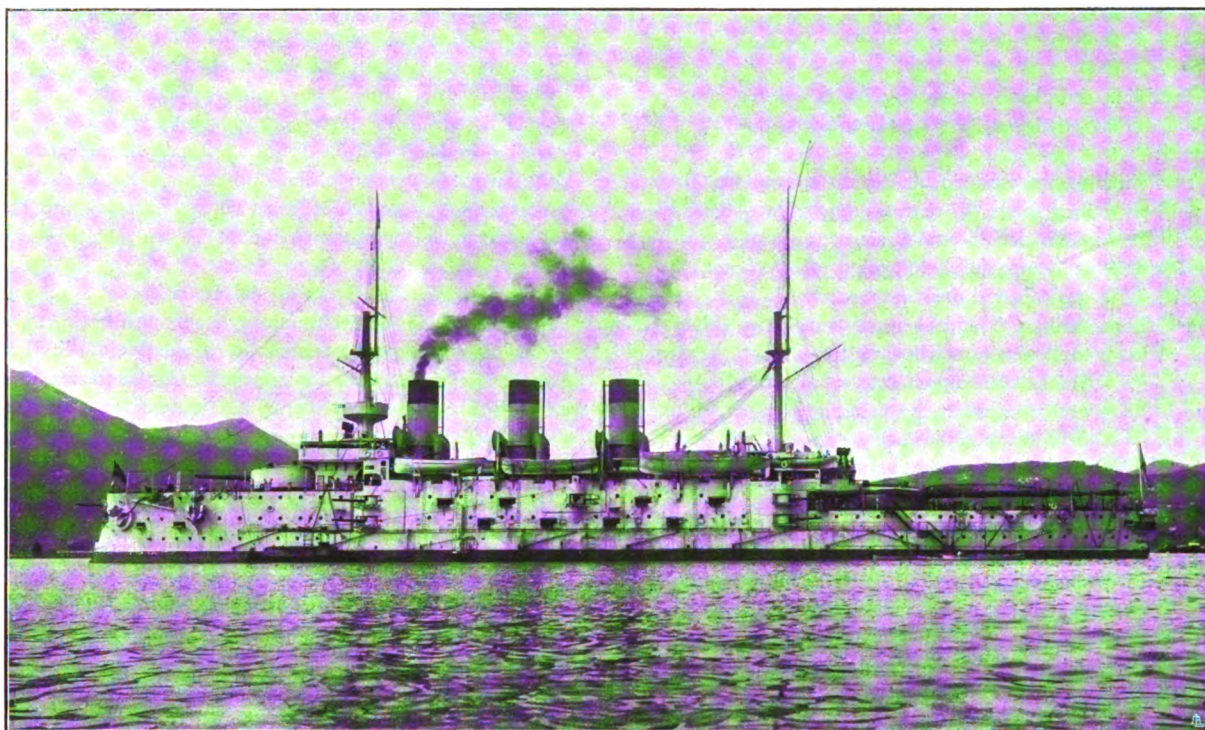
20 cannoni da 76 mm. In batteria: due a prora, quattro tra i cannoni da 152 mm. e quattro a poppa; sul cassero: due a prora, e otto tra i cannoni da 152 mm.;

28 cannoni di calibro minore da 47 e da 37 mm.;

6 tubi lancia siluri.

L'apparato motore consta di tre macchine a triplice espansione verticali messe in azione da 30 caldaie Belleville, capaci con una forza di 14.500 cavalli, di imprimere alla nave una velocità oraria di 19 nodi.

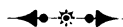
La provvista normale di combustibile è di 1063 tonn., ma le carboniere possono contenerne fino a 2058 tonn.

Tra i due alberi militari, nel senso longitudinale si elevano i tre fumaiuoli che danno all'*Ossliablia* un aspetto imponente.

L'incrociatore corazzato *Ossliablia* (fot. Conti-Vecchi, Spezia).

Le qualità nautiche dell'*Ossliablia* sono eccellenti, con mare grosso ha un angolo di rollio di soli 12°, e buonissima pure l'abitabilità, considerando che ha un equipaggio di 724 uomini.

L'*Ossliablia* rassomiglia alquanto al tipo inglese *Renown*, ma è più veloce, meglio armato e anche meglio difeso; è pure superiore, per armamento, al *Drake*, inglese... ma come tutte le cose create, anche il tipo di incrociatore corazzato *Peresviet* in questi ultimi tempi fu perfezionato, e così altre unità da battaglia scenderanno al mare colla candida bandiera fregiata dell'azzurra croce di Sant'Andrea.

E. B. di Santafiora.

L'anno commerciale 1902

AL movimento commerciale del Regno d'Italia nell'anno 1902, testè pubblicato dal Ministero delle Finanze, ricaviamo i dati necessari per alcune considerazioni d'indole generale, le quali in complesso sono piuttosto confortanti in quanto stabiliscono in modo indiscutibile i progressi commerciali fatti dall'Italia nell'anno decorso in confronto a quelli degli anni precedenti.

La curva del progresso economico sale dunque continuamente, e tende ad un vertice lontano, il cui raggiungimento non ha limiti di tempo, nè d'altezza.

∴

Un'occhiata complessiva al movimento del nostro commercio speciale durante il decennio 1893-1902 fa risaltare i tre fatti seguenti:

1° Il movimento ascensionale è stato continuo e progressivo: da un valore totale (in cifre tonde) di poco più di due miliardi al principio del decennio, siamo arrivati a quello di tre miliardi e un quarto nel solo spazio di dieci anni, senza bruschi salti e pericolosi ritorni indietro;

2° L'importazione è stata sempre superiore all'esportazione ed in misura piuttosto rilevante: nell'anno decorso il rapporto fra il valore delle merci estere entrate nel Regno e quello delle merci nazionali che presero la via dell'estero fu di 6/5;

3° Considerando il movimento complessivo per categorie, si hanno i seguenti risultati:

a) L'Italia ha grandissimo bisogno di materie necessarie alle industrie gregge, che le provengono dall'estero in quantità più che doppia delle analoghe materie che esporta verso gli altri mercati. Il massimo d'importazione di tali materie fu nel 1900 per un valore di quasi 700 milioni: nel 1902 superò i 650 milioni, contro il valore di quasi 250 milioni di simili materie esportate.

b) Al contrario, per le altre materie necessarie all'industria (non greggia), l'Italia esporta assai di più che non importi, e il progresso di tale esportazione è quasi regolare: il massimo si trova nel 1902 per un valore di oltre 550 milioni contro l'importazione di 400 milioni.

c) Nei prodotti fabbricati importiamo poco più di quello che esportiamo, e la differenza in valore, che nel 1893 era di 2/3, nel 1902 si ridusse a 1/8.

d) Nei generi alimentari c'è attualmente pareggio fra l'importazione e l'esportazione, sebbene la prevalenza, nel decennio, sia per l'esportazione. In questo ramo perciò l'Italia non ha fatto il progresso desiderabile, ed è press'a poco stazionaria.

∴

Di grande importanza politica è la conoscenza dei più ricchi mercati del mondo, coi quali siamo stati e siamo in relazione continua. Sul complesso delle operazioni dello scorso decennio, questi si possono distinguere in due classi, in quelli cioè che importano all'Italia merci per un valore superiore a quello delle merci che l'Italia riceve dai medesimi, ed in quegli altri che ricevono da noi più di quello che ci dànno. Per brevità li chiameremo, rispettivamente, mercati d'importazione ed esportazione rispetto all'Italia.

Appartengono alla classe dei mercati importatori: la Gran Bretagna, l'Austria-Ungheria, gli Stati Uniti d'America, la Russia, l'India britannica, il Belgio; ed in complesso gli altri paesi non nominati qui sotto. Appartengono alle nazioni esportatrici (dall'Italia) la Germania, la Svizzera, l'Argentina. La Francia sta in mezzo.

Esistono massimi e minimi caratteristici nell'andamento del nostro commercio con tali nazioni. Nella classe dei mercati, dai quali riceviamo assai di più di quello che diamo, emerge sovranamente l'Inghilterra per eccesso di valore assoluto (1902, milioni 287 d'importazione contro 143 d'esportazione nostra, cioè il doppio della nostra esportazione) e la Russia per eccesso di valore relativo (1902, milioni 182 d'importazione contro poco più di 10 milioni, diciotto volte circa la nostra esportazione). Notevole è pure l'eccedenza dell'importazione sull'esportazione dell'India inglese e degli Stati Uniti d'America.

Nei mercati, che ricevono dall'Italia prodotti di maggior valore di quelli che essi importano nel nostro Regno, sta in prima linea, per valore assoluto e relativo, la Svizzera. Il massimo della nostra esportazione nella Confederazione elvetica, che coincide con l'anno scorso, ammonta a 260 milioni contro un'importazione di 56 milioni all'incirca.

Anche l'Argentina riceve dall'Italia circa il doppio di quello che importa nel Regno, ma la differenza, che fu massima nel 1898, accenna ora a scemare.

Debole, ma costante, è l'eccesso della nostra esportazione verso la Germania: solo al principio del decennio la sua importazione in Italia superò di qualche milione l'esportazione.

Finalmente, la natura delle nostre operazioni sul mercato francese ha subìto nel decennio strane e sensibili variazioni durante lo scorso decennio. Negli anni 1893-95-97-1901-02, l'importazione francese superò di pochissimo l'esportazione italiana; mentre negli altri cinque anni, ed in modo segnalato nel 1899, questa ebbe la prevalenza su quella.

L'esame più minuto dei singoli mercati sarebbe di grande utilità per uno statista; ma a noi non conviene perder d'occhio l'indole generale delle nostre considerazioni. Ci contenteremo perciò d'accennar brevemente all'importanza complessiva e relativa dei diversi mercati ora detti in base al movimento commerciale dell'anno scorso.

1° *Germania*. Il commercio italo-germanico è attualmente il più ricco ed intenso, avendo raggiunto l'anno scorso il valore di 468 milioni di lire. L'andamento progressivo nel decennio è sostenuto e costante, sia nell'esportazione, sia nell'importazione.

2° *Gran Bretagna*. Il valore delle merci scambiate con l'Italia fu di 430 milioni. In complesso il commercio italo-inglese, che ebbe un massimo nel 1899 (prezzo del carbone), segna una leggera diminuzione negli ultimi due anni.

3° *Stati Uniti d'America*. Grande è stato il nostro movi-

mento con questo mercato; la nostra esportazione vi è sempre in aumento; l'importazione dei prodotti americani ebbe un massimo nel 1901. Il valore del nostro commercio nell'anno scorso raggiunse milioni 388.

4° *Francia*. Negli ultimi due anni il commercio italo-francese assunse un andamento piuttosto regolare, non molto slanciato però, e di poco superiore alla media del decennio: raggiunse nel 1902 il valore di poco più di 350 milioni.

5° *Svizzera*. L'andamento generale del commercio italo-svizzero è costante, e nell'anno scorso raggiunse il valore di 317 milioni.

6° *Austria-Ungheria*. Dall'anno 1899 il nostro commercio con l'Austria-Ungheria è in leggera diminuzione, e nel 1902 superò di poco i 300 milioni.

7° Seguono per importanza: la *Russia* (poco meno di 200 milioni); l'*India britannica* (poco più di 100 milioni), l'*Argentina* (90 milioni), il *Belgio* (60 milioni), ecc.

***

Conviene dare un ultimo sguardo alle variazioni subite nello scorso anno nel valore delle varie categorie di merci rispetto all'anno precedente: è la biografia sintomatica del nostro commercio speciale.

Basterà perciò l'indicazione sommaria delle categorie descritte dalla tariffa doganale (esclusi i metalli preziosi) e degli aumenti o diminuzioni avute nell'anno sopra detto.

CATEGORIE	IMPORTAZIONI		ESPORTAZIONI	
	milioni di lire			
	+	—	+	—
1. Spiriti, bevande ed oli	—	4,0	9,0	—
2. Generi coloniali, droghe, tabacchi	—	10,3	2,3	—
3. Prodotti chimici, medicinali, resine, profumerie	—	6,3	3,7	—
4. Colori, generi per tinta e per concia	2,8	—	—	0,1
5. Canape, lino, juta, ecc.	3,2	—	4,0	—
6. Cotone	6,3	—	—	3,3
7. Lana, crino e peli	18,3	—	6,6	—
8. Seta	40,4	—	57,2	—
9. Legno e paglia	—	1,5	0,3	—
10. Carta e fiori	2,9	—	—	0,4
11. Pelli	1,5	—	—	2,1
12. Minerali, metalli (non preziosi)	—	11,0	—	1,4
13. Pietre, terre, vasellami, vetri, cristalli	—	3,8	7,0	—
14. Cereali, farine, paste, ecc.	8,0	—	3,6	—
15. Anim., prodotti e spoglie, ecc.	8,0	—	15,1	—
16. Oggetti diversi	3,0	—	—	2,7
Totale	94,4	36,9	108,8	10,0
Deducendo	36,9		10,0	
Restano	57,5		98,0	

Fermandoci alle voci più importanti è facile riconoscere come il commercio della sola seta abbia prodotto un aumento di quasi *cento* milioni, con un valore massimo nella nostra esportazione — come sia progredito il commercio dei vini nazionali in confronto all'introduzione di quelli esteri, e sia pure sensibilmente cresciuto il movimento d'entrata ed uscita degli animali, spoglie e prodotti d'animali — diminuita l'importazione estesa dei prodotti chimici, medicinali, minerali e metalli greggi e lavorati — cresciuta l'importazione dei cereali.

In complesso, è cresciuta l'attività manufatturiera e industriale d'Italia, ma diminuita parzialmente la potenzialità agricola. Nella somma della cosa il progresso è stato rilevante e confortevole.

G. FAZIO.

Le gare a vela d'incoraggiamento

QUESTE gare, che costituiscono l'inizio dell'yachting, rappresentano l'attività sportiva della parte popolare amante della vela.

Come conseguenza di ciò, ne viene che esse riuniscono in corsa le imbarcazioni tipo canotto o gozzo, escludendo logicamente il battello che, per la sua forma o per le sue condizioni di coperta, si avvicina alla forma del yacht.

Si è cercato così di mantenere il tipo dell'antico battello da spiaggia, non obliandolo nelle manifestazioni sportive.

Senonchè i progressi introdotti dal yachting nella navigazione da diporto, grado grado si insinuarono anche nella cosidetta serie speciale, creando tipi un po' anfibi, e che ad ogni modo non corrispondono al voluto tipo da spiaggia.

Le condizioni regolamentari riguardo questa serie variarono di continuo, concedendo un club quello che l'altro toglieva, provocando così una confusione che alterò i criteri nautici, e fecondando anche pregiudizi deleteri. Un regolamento prescriveva che le barche concorrenti non dovessero oltrepassare m. 5,45 alla linea di galleggiamento, che non si potesse far uso di chiglia di deriva mobile nè di contropesi fuori bordo; e lasciava libertà di equipaggio velatura e di chiglia, purchè non bulbata: a questo seguiva un altro, nel quale i corridoi venivano limitati a non eccedere un quinto della larghezza della barca, il pescaggio non poteva eccedere un decimo della lunghezza al galleggiamento, e veniva lasciata libertà di chiglia purchè non bulbata, di velatura e di equipaggio. Le condizioni variavano secondo il programma di un altro club; le imbarcazioni con corridoi o senza, non interamente pontate, non dovevano far uso di controchiglie di legno, metalliche, posticcie o mobili. La lunghezza al galleggiamento veniva limitata a m. 5,40 mentre si concedeva libertà di velatura e di equipaggio. Un susseguente regolamento lasciava la misura della lunghezza e le altre condizioni, ma toglieva tutte le restrizioni per la chiglia.

Altre società nautiche invece aumentavano la linea di galleggiamento fino a m. 5,60, limitando la chiglia a cm. 25 prima, 15 e 18 dopo, specificando la zavorra e lasciando la solita libertà di equipaggio e di velatura. È facile immaginare come da queste disposizioni transitorie, da queste tendenze contradditorie, non potesse venire alle gare di incoraggiamento quella omogeneità praticamente nautica necessaria.

Si ebbero così regate dove la disparità di tipo e dei mezzi di navigazione, tolsero il reale interesse marinaresco non solo, ma il valore di rapporto fra la vittoria e la sconfitta. Quando le armi non sono relativamente omogenee, è difficile giudicare sulle linee di uno scafo, sull'abilità dell'equipaggio. Si potrà affermare che la tale imbarcazione stringeva meglio il vento, perchè aveva la chiglia di deriva mobile, che un'altra dimostrò una velocità superiore in seguito al grande sviluppo della sua velatura, che un'altra ancora navigò con una stabilità poco consentanea allo sviluppo della sua velatura per il vistoso numero dei componenti il suo equipaggio, ecc., ma non si potrà in coscienza attribuire meriti o demeriti giustificati. E allora dove è lo scopo di queste gare?

Come dicevo in principio, le gare di incoraggiamento sono l'inizio dell'yachting, aggiungo che le imbarcazioni che ad esse partecipano, sono quelle dove si addestrano i nostri futuri marinai da yacht; è per questo che dette gare non devono essere oggetto solo dei vari clubs della riviera, ma devono interessare anche il « R. Y.-C. I. » il quale sarebbe bene concorresse a disciplinarle per renderle efficacemente sportive come scuola di allenamento necessaria alle reclute della vela.

Il vecchio tipo di battello da spiaggia può corrispondere benissimo alle esigenze di scuola della vela, ove sia usato con quell'equilibrio di potenzialità che non deve essere mai disgiunto dall'esperimento, ma viceversa non può certamente restare refrattario ai progressi introdotti nell'yachting.

Ricordo di aver scritto, su queste colonne, un articolo a proposito del naufragio di un brigantino a palo, per il quale l'equipaggio restò per 20 giorni alla mercè di Dio e fu salvo solo per miracolo: dimostravo allora che se l'imbarcazione su cui si era rifugiato l'equipaggio avesse avuto la chiglia di deriva mobile, e la velatura in istato di *navigabilità*, quegl uomini già votati alla morte, avrebbero trovato una facile salvezza alla costa distante forse un centinaio di miglia.

È ovvio perciò il dire che alle imbarcazioni a vela è utilissimo applicare quei perfezionamenti che ne possano aumentare la stabilità di rotta, e la praticità di manovra. Non si può spiegare che a questo si arriva applicando ad esse la deriva mobile, ed il *reefing boom*: quest'ultimo congegno poi è più che utile per ottenere quella necessaria rapidità di manovra nel fare terzaruoli in una barca aperta.

Si dice che allora si entra nel yachting: mi sembra che nel caso è precisamente ora che si vedono degli scafi costrutti con un ibridismo il quale lascia da parte la praticità dell'imbarcazione da spiaggia, per speculare su slanci e su altre qualità appartenenti al vero sport da corsa. Invece con un sano regolamento, si potrebbe riportare le gare d'incoraggiamento al vero scopo loro, e sopratutto a quella eguaglianza di rapporti che faccia emergere i meriti reali delle imbarcazioni.

Con ciò io non intendo di eliminare l'antico battello da spiaggia, dalla sua chiglia naturale fissa, dai suoi stretti corridoi, ecc., anzi io come strumento di addestramento sportivo lo ritengo utilissimo come ho avuto occasione di ripeterlo più volte; credo infatti che su esso l'attenzione marinara si affini in modo particolare, che la direzione di rotta si impari con speciale maestria, e che infine si acquisti una opportunissima pratica della forza del vento. Ma questo non deve impedire che si possano introdurre i perfezionamenti di cui è parola più sopra: il meglio sarebbe fare due serie di queste imbarcazioni, e cioè quelle tipo completamente antico, e quelle tipo moderno.

Ciò che però dovrebbe contemplare un regolamento studiato logicamente, sarebbe di non dar adito ad *alterazione di forme*, e di ritornare alla coperta quella naturale apertura che sola corrisponde allo scopo pratico di queste imbarcazioni. Riguardo poi a disciplinare i mezzi di navigazione per ottenere i benefici effetti sportivi per cui queste gare sono mantenute, è indispensabile abolire la libertà di velatura, e di equipaggio.

Abbiamo veduto questa estate navigare imbarcazioni lunghe in coperta metri 5,50 e 4,70, con 67 e 42 mq. di tela, e con un equipaggio di 6 e 7 acrobati, i quali facevano come volevano i contropesi fuori bordo.

Che efficacia d'insegnamento marinaresco può avere questo empirismo? Può dimostrare eccellenza di linee nello scafo? Armonia di velocità sportiva? Nulla di tutto questo, ma invece un deviamento dannoso di criterio nautico, per il quale tanto si lavorò da qualcuna delle nostre società per la vela.

Riassumendo mi pare che il regolamento per le gare di incoraggiamento dovrebbe dividere i concorrenti in due serie, tipo antico e tipo moderno, e finalmente imporre una formola di stazza che mettesse la lunghezza di coperta in un equilibrato rapporto con la velatura, e stabilire un numero fisso di uomini di equipaggio.

Credo che l'urgenza di un regolamento informato a questi criteri sia generalmente sentita, ed è sperabile che ad esso si uniformino tutte le nostre società nautiche, in guisa da trarre dalle gare di incoraggiamento tutto quel bene a cui aspira l'avvenire del nostro yachting.

SKIPPER.

L' "Espero,,

yacht italiano con motore a benzina

NELLA primavera dell'anno 1901 feci conoscere nelle colonne della *Rivista Nautica* il nestore dei cantieri italiani, che è fluviale, situato a Limite presso Montelupo in pieno Valdarno inferiore, ove si costruisce se non tutta, la maggior parte del barchereccio della nostra marina del 1° dipartimento. Le barche a vapore ed a remi degli incrociatori corazzati che la Casa Orlando ha venduto all'Argentina sono state fatte a Limite. Nel corso del 1901 il lavoro non è stato molto; appena 14 tonnellate del valore di 5000 lire per la marina commerciale, cioè un navicello. Cionullameno sullo specchio che pubblica il Ministero della marina per quell'anno, Limite ha sorpassato: Camogli, Trani, Mola, Cesenatico e Siracusa.

Sono tornato a metà di marzo di quest'anno al cantiere dei miei amici Picchiotti, uno dei quali, l'ingegnere Giulio, mi aveva invitato a vedere un *yacht* che aveva sullo scalo. E siccome doveva fornirlo di motore l'ingegnere Guido Adami di Firenze, questi mi ci portò su un automobile di sua fabbricazione. A Limite incontrammo il cavaliere C. Andrea Fabbricotti di Carrara, armatore dell'*yacht* che ha nome di *Espero*.

*
* *

L'*Espero*, di cui la fotografia correda questa scrittura, è lungo una ventina di metri, il materiale di costruzione è la quercia per lo scafo, il mogano per la superstruttura sulla quale sta il ponte di passeggiata che è anche ponte di manovra, perchè l'*Espero* ha due alberi a pioppo che reggono vele triangolari e un bompresso orizzontale per murarvi un polaccone.

La superstruttura contiene due camere comunicanti mercè un corridoio lungo il fianco sinistro e tra le quali sta la macchina, che, pesando 1000 chilogrammi, occupa un metro cubo di spazio. Questo peso — non eccessivo d'altronde — avrebbe potuto essere anche ridotto adoperando l'alluminio dovunque fosse conveniente; ma l'Adami non l'ha fatto, la macchina agendo eziandio come zavorra. L'*Espero*, secondo il desiderio del suo armatore, deve avere una pescagione limitata dal regime delle acque nella bocca del Magra, dal momento che egli lo vuole ormeggiare sotto le mura del castello che possiede sulle alture boscose della riva destra presso alla Badia dove Dante Alighieri andò a riposare ed alla dimanda di frate Ilario: « che cosa chiedesse », rispose « Pace! » È tra parentesi, una delle più belle posizioni del Tirreno. L'opposta sponda del fiume che fu confine dell'Italia romana, si distende in pianura non interrotta sino alle foci del Serchio, dell'Arno e del Calambrone e alberga, col ricordo della marmorea Luni etrusca, le sue rovine. La bocca del Magra è nell'inverno luogo di disarmo dei navicelli e delle tartane che durante la buona stagione attendono al trasporto del marmo.

In una contrada meno *terraiuola* della nostra, il Magra sarebbe una stazione di *yachts*. Ma torno all'*Espero*. La forza della macchina motrice è di 60 a 120 cavalli, secondo che si vuol imprimere all'elica un numero maggiore di giri. Alla velocità di 10 nodi vale a dire 18 chilometri, corrispondente allo sviluppo di 60 cavalli, il consumo vario di benzina è di 20 litri, il che con un approvigionamento normale di 2 tonnellate rappresenta 50 ore di fuoco; vale a dire un raggio di azione di 500 miglia; più che bastevole. Pur non di meno vi è posto nella timoniera per un supplemento di benzina. Siccome navigando in mare la dogana bonifica il 45 % sul prezzo, il litro di benzina non torna che a 20 centesimi; per cui cinquanta ore di cammino costano appena 200 franchi.

Il motore poi carica gli accumulatori che servono alla produzione della luce elettrica, sia per l'interno dell'*yacht*, sia per i suoi fanali di rotta. Siccome poi il motore è compagno a quelli degli automobili, il timoniere è ad un tempo *chauffeur;* e dal ponte di passeggiata ov'è la ruota del timone, governa la nave e controlla la macchina, nonchè l'elica a tre pale, la quale è reversibile, cosicchè volendo passare *dal tutta forza avanti* all'azione opposta non fa d'uopo agire sul motore, ma bensì rovesciare l'orientamento del propulsatore, il che si ottiene con mirabile semplicità e singolare solidità dell'elica stessa.

Il yacht a motore *Espero* del sig. C. A. Fabbricotti (fot. Valenti, Carrara).

Nel sistema meccanico dei *motor boats*, come li chiamano in America, ove si sono moltiplicati sui mari e sui laghi, non si ha solo un rilevante risparmio di spazio, di peso, e di spesa viva di gestione (il carbone costa più dell'essenza di benzina ad effetto pari), ma eziandio un risparmio nel personale.

L'*Espero* che può albergare nelle sue due camere padronali

otto persone, a rigor di termine non esige che due *marinai chauffeurs*, uno per guardia. E se poi si aggiungono due giovanotti per il maneggio delle ancore, la voga in una delle due gozzette appese alle grue, la distesa di un provese o la manovra delle due vele e del polaccone, il personale è completo.

Nel numero (1300) dell'*Yacht* del 7 febbraio ultimo scorso, vi è un articolo *ad hoc* sull'introduzione di motori da 20 cavalli a bordo del materiale peschereccio. La Francia che esitò lungamente a trasformarlo, ha trovato nel motore a essenza ciò che le conviene. Un *chasse marée* che possa camminare a cinque nodi, vale a dire alla velocità con cui si trascina sul fondo la sciabica, è perfettamente qualificato per la pesca in canale. Il sistema potrà essere adottato anche dai nostri Chioggiotti, tanto più che il maneggio del meccanismo degli automobili di terra e di mare non chiede uno sviluppo d'istruzione molto elevato.

Non sarebbe fuor del possibile che la questione della pesca appo noi si possa risolvere mediante il nuovo motore. Il Fabbricotti, salvo errore, è il primo che abbia commesso in Italia un *yacht* di questo nuovo tipo; che anche maggiormente si estenderà allorquando avremo l'alcool denaturato nostrale e per conseguenza a prezzo mite.

⁂

L'applicazione del motore a benzina iniziato dal diporto e già passata alla pesca d'altura può perfettamente estendersi al barchereccio di bordo ed anche a quello portuario costituito da rimorchiatori, barche e grosse chelandie. Non è d'altronde la prima volta che la navigazione da diporto è stata vessillifera delle altre. Chi si rammenta la genesi del naviglio torpediniero da cui proviene tutto il materiale a gran cammino, sa che la origine ne va trovata in una barca a vapore della baronessa di Rothschild ch'essa si era fatto costruire da Thornycroft in Inghilterra per servirsene sul Lemano.

L'*Espero* è stato varato a Limite sugli ultimi giorni del maggio e profittando della piena cagionata dalle pioggie d'allora è andato a raggiungere le acque tirrene.

L'*Espero* animato da macchina ad esplosione di 120 cavalli dell'ingegnere Adami e che doveva per contratto fare 14 km. orari, nei giorni 7 ed 8 luglio ha compiuto le sue prove di velocità dando sino a 20 km. In una prova supplementare n'ha raggiunto 22. Il consumo di benzina è stato a 16 km., di lire 2 all'ora: la Casa Adami aveva contrattato per una minima spesa di 5. Notevole caratteristica delle prove fu la silenziosità del motore di cui non si ode il movimento oltre i 50 metri di distanza. È dunque risolta la questione controversa del motore applicabile ai sommergibili che tanto conturba la marina militare. L'elica è costruita dal Meissner di Amburgo; è, come ho detto, del modello reversibile.

Il Fabbricotti coll'inaugurare per scopo di diporto nautico tra noi l'*yacht* da mare con motore ad esplosione, sarà forse l'araldo di una riforma nel materiale meccanico del nostro paese, dovunque non sia indispensabile un lungo raggio d'azione.

JACK LA BOLINA.

Le nostre Incisioni

Il nuovo Campione d'Europa in skiff, Roberto d'Heilly del « Rowing-Club » di Parigi, appartiene alla schiera dei grandi vogatori di cui giustamente va fiero il rowing francese, il quale pare abbia la specialità di produrre scullers celebri.

La storia del Rowing c'insegna infatti che d'Heilly ha per antenati le glorie nautiche che rispondono ai nomi di: Armet, Frébault, Gesling, Lein, P. Flouest, Lepron, Jansen, Démaré, Deltour, Prével, Barrelet, ecc., e che s'illustrarono specialmente nella vogata di coppia.

Roberto d'Heilly, sotto tutti i rapporti, merita di figurare fra questi campioni.

Elegante e distinto non perde queste qualità quand'è in barca, ma vi aggiunge il sangue freddo, la *souplesse*, l'energia che mette al servizio di un eccellente stile. La caratteristica della sua palata sta nella passata in acqua lunga, vigorosa, netta e bene cadenzata, che imprime alla barca una marcia veloce e senza sbalzi.

Troppo lungi ci condurrebbe descrivere per intero la carriera del nuovo Campione d'Europa in skiff; ma non dobbiamo omettere che il brillante skiffista parigino, che debuttò come studente nel 1894, fece le sue prime armi allo « Stade Français » società iscritta all' « Union des Sociétés Françaises de Sports Athlétiques (U. S. F. S. A.) » allora in concorrenza alla « Fédération Française des Sociétés d'Aviron ».

Nel 1896, 1897 e 1898 fa parte degli equipaggi dello « Stade Français » e vince parecchi campionati come pure la corsa a otto di punta alle regate internazionali di Parigi. Fra i suoi compagni vediamo: i fratelli Paolo e Ferdinando Flouest, i tre fratelli Love e Roche, che occupano od occuparono un posto preponderante nel rowing francese.

Nel 1899 entra al « Rowing-Club » di Parigi e da quel giorno incomincia per d'Heilly una serie quasi non interrotta di trionfi. Vince in quell'anno quasi tutte le corse *juniores* di punta della stagione alle quali partecipa al quattro dell'equipaggio *Lutèce* con Dorange, Gaffet e Sculfort. Monta con quest'ultimo in due e non conosce quasi la sconfitta. Chiude infine brillantemente la stagione vincendo il Campionato di Francia a quattro vogatori in compagnia di Bouttemy, Gaffet e Sculfort.

Dedicandosi nel 1900 in modo speciale alla vogata di coppia d'Heilly va di successo in successo; trionfa un po' dappertutto in *juniores* ed in *seniores* e termina l'annata vincendo il Campionato di Francia *junior* in skiff.

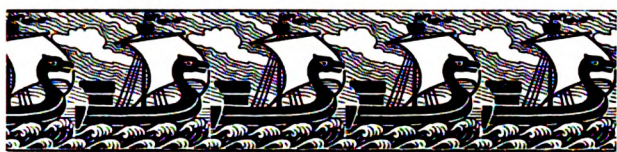
Numerosi allori raccoglie nel 1901 specialmente in *double-sculls* avendo Bouttemy a compagno. Quell'anno gli porta il titolo di Campione d'Europa che conquista a Zurigo in questa categoria d'imbarcazione. Frattanto d'Heilly vince, in punta, molte corse ed il primo match Parigi-Francoforte.

Nel 1902 nuova e numerosa messe di vittorie in punta ed in coppia. In punta citeremo i matches: *Rowing-Club - Société Nautique de la Marne* e *Paris-Francfort;* in skiff: il *Grand Prix International de la Marne* ed il *Championnat de la Seine;* in *double-scull*: la *Corsa Internazionale di Ems*, con Bouttemy, il *Campionato di Francia* con L. Roche.

Nel 1903 finalmente d'Heilly incomincia l'annata vincendo a Nizza la corsa in *double-scull* montando coll'antico Campione d'Europa L. Prevel, indi vince nuovamente il match

Rowing-Marne. Orgoglioso di conquistare l'invidiato titolo di Campione d'Europa in skiff, si dedica seriamente alla vogata di coppia; con Jansen batte in *double-scull* in un match il forte equipaggio Deltour-Védrenne, ed in skiff pure in match batte successivamente Gaudin e Hiser. Queste vittorie lo indicano a rappresentare la Francia ai Campionati d'Europa di Venezia in *double-scull* ed in *skiff*. In quella imbarcazione soccombe, ma in *skiff* fa una splendida corsa e vince brillantemente coronando così la sua fama.

Riassumendo, Roberto d'Heilly su 159 corse alla quali partecipò vinse: 85 primi premi, 28 secondi e 9 terzi.

Non dubitiamo punto che lo sculler parigino aggiungerà altri lauri alla sua corona appartenendo alla schiera di coloro che sanno volere e che sanno mettere i loro muscoli a pari colla volontà; e lo vedremo ancora focoso nella lotta, calmo e sorridente prima come dopo. E. M.

ROWING

NOTIZIARIO

ITALIA. — Poco varia la cronaca di dicembre! Qualche rara uscita domenicale nelle società torinesi, qualcuna più frequente alla « Cerea » ove pare vogliano già prepararsi pel prossimo anno i giovani canottieri, ai quali inviamo i nostri augurî ed incoraggiamenti.

— I milanesi, attivi come sempre, hanno organizzato una regata di resistenza sul naviglio nel tratto Milano-Abbiategrasso; percorso km. 20 circa contro corrente. V'è una gara per yole di mare ed una per venete. Sappiamo che a Torino si sta formando un equipaggio in yole che intende parteciparvi: speriamo che i concorrenti siano numerosi e che la gara, non ostante la stagione poco adatta, abbia a rivestire una seria importanza sportiva.

— A proposito della regata in skiff per la Coppa dell'Eridano, abbiamo letto con sorpresa un articolo sulla *Gazzetta dello Sport* (13 nov.), scritto da un noto *rowingman torinese*, cui pare non sia andato troppo a genio il commento che facemmo nel passato fascicolo di ottobre della *Rivista* alla regata stessa.

Egli infatti accusandoci di *ispirare invariabilmente le nostre cronache a delle sconfortanti lamentele* ci consiglia a *mutar giudizio e sistema o per lo meno a tacere* (sic!!). A parte la gentilezza dell'invito, le ragioni che egli oppone alle nostre osservazioni non ci convincono punto. Il concorso alla regata del Gerli campione d'Italia (non più di quest'anno però) ed ex-campione d'Europa, non basta, secondo noi, a dare seria importanza ad una gara che si è quasi sempre ridotta ad un match a due tra il Gerli ed Augusto Lange. Se c'era una annata in cui si potesse sperare un buon concorso di skiffisti degni di parteciparvi, era appunto questa, e nel numero di ottobre della *Rivista* accennavamo appunto alla speranza che vi partecipassero il Sacchini, campione d'Italia, e lo Spada che aveva pure fatto buone corse nell'annata! Invece nessuno venne, *per non rendere al leader Gerli più brillante la vittoria*, dice l'articolista. Ma se i nostri canottieri sono così pusillanimi che basta la presenza in gara di un ex-campione per trattenere tutti gli altri concorrenti (anche se fra questi v'è il campione attuale) dal parteciparvi, poveri canottieri e povero canottaggio!! E la gara di consolazione fra i non classificati che non raccolse neanche uno iscritto contribuì anche essa a dare *seria importanza sportiva* alla corsa per la Coppa dell'Eridano?

Quanto poi al match Napoli-Nizza, se proprio crede il rowingman torinese che esso abbia avuto un gran successo, beato lui! Noi non ci sentiremmo di dire altrettanto d'una gara a cui, dopo il primo anno d'entusiasmo, non si presentarono nel secondo nemmeno gli stessi organizzatori del match, i napoletani, e per la quale occorse quest'anno tutta la pazienza e l'esperienza e tutto l'entusiasmo di un valente campione dell'Alta Italia, aggiunti alla minaccia di perdere definitivamente il Challenge in caso di una seconda defezione, perchè i vogatori di Napoli si decidessero a presentarsi a Nizza! I commenti che furono fatti sui giornali l'anno scorso e quest'anno a quel match ci dispensano dal dire di più, ed al riguardo rimandiamo l'articolista al numero d'agosto della *Rivista Nautica* ed all'articolo *Vittorie senza sole!* non scritto da noi. Altro che seppellire quella corsa! Non vorremmo che essa si seppellisse da sè!

In conclusione, ha ragione l'amico L... (a momenti mi sfuggiva il nome!) quando scrive che sono degni di encomio coloro che parteciparono alla regata sul Po, e coloro che organizzarono la corsa (specie questi ultimi, aggiungiamo noi); ma egli ci permetterà di non essere del suo parere quando vuol far credere che la corsa per la Coppa dell'Eridano abbia avuto, dal lato sportivo, una riuscita, non dico bella, ma soddisfacente. Del resto non fummo soli a pensarla a questo modo, e se la nostra funzione di critico si riduce qualche volta (non sempre però, e neanche sovente, come potrà vedere l'articolista ripassando la cronaca dei vari fascicoli della *Rivista* nel 1903) a quella di *seppellitori*, convien pure dire che i... *morti* non mancano!

Quanto poi alla maggior difficoltà pratica del fare in confronto a quella del criticare, chissà che l'avvenire non abbia a persuadere l'amico L... che in quel campo anche il redattore della *Rivista Nautica* è buono a qualche cosa; nel qual caso sarà ben lieto di ricorrere all'opera ed alla esperienza del valente skiffista che spera non vorrà più in quell'occasione tenergli il broncio!

YACHTING

NOTIZIARIO

ITALIA. — « *R. Verbano Y.-C.* ». — Nell'assemblea annua tenuta a Stresa il 25 ottobre, e di cui già parlammo nell'ultimo numero, risultò che il bilancio si chiude con un attivo di oltre lire *5000*, ciò che permette al Club di assegnare alle regate del prossimo anno più di *4000* lire in premi.

— « *R. Verbano Y.-C.* ». — *Corsa dei 100 chilometri per canotti automobili.* — Possiamo dare maggiori particolari sopra questa corsa progettata dall'intraprendente Club.

Il percorso consisterà in un giro lungo tutta la riva del Lago Maggiore, partendo da Stresa e toccando tutti i principali paesi, davanti ai quali saranno ormeggiate le necessarie boe.

I canotti saranno divisi in due categorie, cioè *racers* e *cruisers*.

I primi saranno divisi in quattro classi che saranno stabilite quando si conoscerà esattamente il nuovo Regolamento che ora stanno compilando le Società francesi ed al quale esse si uniformeranno. I *cruisers* saranno divisi in tre classi nel comporre le quali sarà tenuto speciale conto delle lancie già esistenti sul lago.

Molto probabilmente sopra il medesimo percorso e nella stessa occasione avrà pure luogo una corsa di canotti automobili indetta dall' « Automobile Club » di Milano con vistosi premi. Dal canto suo il « R. Verbano Y.-C. » ha già disposto della somma di L. *2500* per dette corse di canotti automobili, somma che potrà anche essere portata a L. *3000* ed a cui si aggiungeranno certamente i premi che già si ha affidamento di ricevere dai grandi Hôtels e Municipi del Lago.

Tali corse avranno luogo nella prima metà di luglio e già si sa che vi prenderanno parte le principali Case costruttrici. Probabilmente un diffusissimo giornale sportivo porterà il suo efficacissimo concorso a questa gara, prendendola sotto il suo patronato ed assicurandone quindi il successo.

— *Coppa di Francia.* — Il campione italiano per questa corsa sembra che sarà ancora *Nada* del comm. Florio, a cui il Gallinari di Livorno sta facendo ora importanti modificazioni che debbono migliorarlo. Speriamo che esso sia più fortunato dell'anno scorso!

— *Nuova classe di Monotipi sui Laghi Maggiore e di Como.* — Nell'assemblea del « R. Verbano Y.-C. », più sopra accennata, fu deciso fra le altre cose di mettersi d'accordo col « R. Regate-C. Lariano » per istituire una nuova classe di Monotipi sui due Laghi.

Fu dato mandato all'egregio Segretario del Club di abboccarsi coi rappresentanti del « R. Regate-C. L. » per concretare la cosa partendo dal principio che detti Monotipi dovessero stazzare circa 1 1 2 tonn., essere lunghi circa 8 metri, larghi 1,80, collo scafo in cedro e di tipo *fin-keel*, con zavorra in piombo ed avessero un *rouf* mobile in modo da poterlo togliere in regata, ma che avesse l'altezza libera interna di almeno un metro.

Il prezzo non dovrebbe eccedere le lire 1800. Già sarebbero pervenute cinque adesioni da parte di membri del « R. V. Y.-C. » ed altrettanti pare siano i soci del « R. R.-C. L. » che avrebbero pure intenzione di aderire alla classe.

— Nelle prossime corse di canotti automobili che avranno luogo a Monaco, la Fabbrica di automobili FIAT vi concorrerà con una lancia di 18 metri azionata da più motori accoppiati, sviluppanti complessivamente la forza di 200 HP.

All'intraprendente casa i nostri più vivi auguri di successo.

— Il *fin-keel* che il cantiere Baglietto di Varazze ha in costruzione per il signor F. E. Giunio porterà il nome di *Ira*.

Questo nuovo prodotto del modesto Baglietto è fasciato ed ha la coperta quasi ultimata. Se sarà veloce quanto è bello e diligentemente lavorato la Coppa di Nizza ritornerà in Italia. Quanti ebbero occasione di vederlo lo ammirarono e furono concordi in questa opinione.

Questo cantiere ricevette in questi ultimi tempi l'ordinazione di un 2,50 tonn. pel D. Zunini, di un 1 tonn. per l'avv. Bosio e d'una deriva per Monaco.

Al bravo e modesto Baglietto i nostri più sinceri e vivi auguri di successo.

FRANCIA. — Come già fu annunciato S. M. il Re Edoardo VII d'Inghilterra ha donato al « Club Nautique » di Nizza una Coppa come premio di una regata handicap da corrersi in occasione delle Regate del Mediterraneo della prossima primavera e sul percorso Gibilterra-Nizza. Il Consiglio del « Club Nautique » di Nizza ha testè finito di elaborare il programma per questa corsa ed ha stabilito che la formola di stazza sarà quella detta « Thames Measureament », che saranno ammessi yachts di stazze non inferiori alle 40 tonnellate e che la corsa avrà principio a Gibilterra l'8 febbraio, facendo scalo nei soli porti di Palma e Marsiglia.

La S. N. di Marsiglia darà il 2° premio di frs. 1250.

— *Nuovo Regolamento per le corse di lancie automobili.* — L' « Automobile Club » ed il « Yacht-Club » di Francia hanno ciascuno nominata una Commissione coll'incarico di compilare un progetto di Regolamento da discutersi poi in seduta plenaria tentando di fonderli in uno solo in modo da dotare il paese di un unico regolamento per tali corse.

Le due Commissioni lavorano alacremente, ma pare vi si delinei una marcata divergenza di opinioni specialmente nel modo di misurare la forza dei motori volendosi dagli uni prender per base il volume della cilindrata e dagli altri considerare anche il numero dei giri. La questione è di soluzione piuttosto ardua e temiamo che difficilmente si giungerà ad un pratico risultato; ad ogni modo auguriamocelo pel progresso di questo ramo dello sport.

— *Coppa del « C. N. » Nizza.* — Per questa corsa sono iscritte tre barche italiane: *Fram* di Lavarello, il nuovo 1-tonn. *Ira*, che il sig. E. Giunio si fa costrurre dal Baglietto di Varazze ed un altro 1 tonn. *Catalina* che il sig. Bava di Sturla costruisce pel sig. R. Ravano. I francesi vi contrappongono *Calabrais* nuovo e *Chocolat* vincitore della Coppa del Cercle de la Voile di Parigi.

— Il sig. Georges de la Nézière ha offerto al *Journal* una Coppa del valore di 10.000 frs. per una corsa di canotti automobili non superiori a 25 metri di lunghezza. La corsa è aperta a tutti e la Coppa sarà guadagnata definitivamente da quel yachtsman che la guadagnerà tre anni di seguito con un canotto munito di un motore della medesima fabbrica.

Essa è quindi istituita pel miglior motore da imbarcazioni.

Il percorso sarà lungo 200 chilometri e sarà scelto presso Parigi.

INGHILTERRA. — Gli insuccessi di Sir Th. Lipton non hanno spento negli inglesi il desiderio di riconquistare la

Coppa d'America. Pare che un altro irlandese, il signor R. Guinness, membro del « R. Ulster Y.-C. », voglia ritentare la prova.

— Nel partire dall'America Sir Thomas Lipton offrì al « N.-Y. Y.-C. » ed all' « Atlantic Y.-C. » una Coppa del valore di frs. *12.5000* per una corsa attraverso all'Atlantico cioè da New-York a Southampton. Contemporaneamente a lui una medesima offerta faceva l'Imperatore di Germania, davanti alla quale Sir Th. Lipton ritirò la sua con un telegramma a cui l'Imperatore rispose immediatamente ringraziando.

L'effettuazione di tale corsa è ormai assicurata pel prossimo anno e già si dice che vi prenderà parte il yacht *Britannia* di S. M. il Re d'Inghilterra nonchè una nuova goletta che l'Imperatore di Germania avrebbe già ordinata all'architetto Watson.

6 m. 50, 8 m., 12 m. e 13 m. colla forza di 12, 25, 50 e 100 cavalli corrispondenti a loro volta a cilindrate di 2 litri 5, 3 litri 7,50, 7 litri 15.

Inoltre i *cruisers* dovranno avere un minimo di *franc bord* e portare un numero di persone proporzionato alla loro lunghezza. Nella misura del *franc bord* si terrà conto unicamente dello scafo.

Vi sarà inoltre una corsa speciale riservata ai canotti elettrici o a vapore; una serie di canotti di *bossoir* limitati a 6 m. 58 di lunghezza e a 400 chilogrammi di peso; una corsa per canotti da pesca muniti di motori; una corsa per gli *yachts* ausiliari che abbiano motori a esplosione.

Infine si avrà una corsa handicap e delle corse per il *record* del miglio e del chilometro.

I percorsi varieranno dai 60 ai 100 chilometri per i *cruisers*.

I Campioni d'Europa 1903 - *Böer* del « Rowing-Club » di Parigi.

MONACO (Principato). — Il Porto di Monaco è in procinto di essere molto migliorato mediante i lavori importanti che vi si stanno eseguendo e che in parte potranno essere utilizzati fin da questa primavera.

Due nuove gettate chiuderanno l'ingresso della baia ed una terza più al largo servirà da *brise-lames*.

— (*C. C.*). — *Programma delle regate di automobili.* — Il Comitato d'organizzazione delle regate di automobili di Monaco ha pubblicato il suo programma ed eccolo in succinto.

I canotti con motori ad esplosione sono divisi in *racers* e in *cruisers*.

Le serie dei *racers* sono determinate dalla lunghezza totale della chiglia e fissate a 8, 10 e 18 metri.

La forza è limitata a 50, 100 e 200 cavalli a seconda della serie, e questa forza ha per misura la cilindrata.

Si ammette 7 litri corrispondenti a 50 cavalli, 15 litri a 100, 30 litri a 200.

Le serie dei *cruisers* sono imitate, come lunghezza, a

Il limite di tempo per tutte le corse, eccettuato per quelle a vela, è fissato a 10 ore. Ecco ora i premi:

Per i *racers* 36.000 fr., per i *cruisers* 19.000, per le imbarcazioni a motore non ad esplosione 10.000. Per le prove del miglio e del chilometro 8000, per gli handicaps 14.000, pei canotti da pesca 2000, per gli yachts ausiliari 2000. Vi saranno inoltre dei premi per i costruttori dell'elica del canotto che avrà fatto il miglior tempo, e in tutte le serie dei premi per il primo dei motori a petrolio *lampant*.

Le corse comincieranno il lunedì di Pasqua e l'Esposizione, che riuscirà qualcosa di meraviglioso e sorprendente, il 10 marzo.

Non potranno concorrere che gli automobili che figureranno all'Esposizione.

PROGRAMMA UFFICIALE

DELLE

REGATE NAZIONALI DI RESISTENZA

Milano-Abbiategrasso

Indette dalla ***Gazzetta dello Sport***

Col concorso delle Società Canottieri « Milano », « Olona » e di apposito Comitato di Abbiategrasso.

DOMENICA 13 DICEMBRE.

Ore 9 — **Gara Abbiategrasso** — Imbarcazioni di tipo libero a 4 vogatori alla veneziana.

Premi donati dal Comitato di Abbiategrasso — 1. Oggetto d'arte e diploma alla Società e medaglie d'oro ai vogatori; 2. Diploma alla Società e medaglia d'argento ai vogatori; 3. Diploma alla Società e medaglia di bronzo ai vogatori.

Ore 9 1\|2 — **Gara Naviglio** — Yole di mare a 4 vogatori di punta e timoniere.

Premi — 1. Oggetto d'arte e diploma alla Società e medaglie d'oro ai vogatori; 2. Diploma alla Società e medaglie d'argento ai vogatori; 3. Diploma alla Società e medaglia di bronzo ai vogatori.

Ore 9 3\|4 — **Gara Gazzetta Sport** — Canotti a sedile fisso a 10 o più vogatori di punta e timoniere.

Premi — 1. Medaglia e diploma alla Società e medaglia vermeil ai vogatori; 2. Diploma alla Società e medaglie d'argento ai vogatori; 3. Diploma e medaglie di bronzo ai vogatori.

Premio speciale — Diploma a tutti i non premiati che avranno effettuato il peecorso.

DISPOSIZIONI REGOLAMENTARI.

Le imbarcazioni partiranno una per volta a seconda del numero di estrazione alla distanza di 2 minuti. Le jole partiranno 15' dopo l'ultima veneta e i canotti 10' dopo l'ultima yole.

L'imbarcazione raggiunta, dovrà appoggiare alla sponda che le aggrada, in modo da non impedire alla sopravveniente di passare pena la squalifica.

Nel giudicare l'ordine d'arrivo sarà tenuto calcolo del vantaggio di partenza, cosicchè sarà classificata prima l'imbarcazione che nella sua categoria avrà fatto il minor tempo.

La partenza avrà luogo a San Cristoforo e l'arrivo a Castelletto di Abbiategrasso: 17 km. di percorso in linea retta.

Per le altre modalità vige il codice di regate del R. R.-C. I.

Iscrizioni — Le iscrizioni che si chiudono il giorno 8 dicembre dovranno essere indirizzate in lettera raccomandata al signor Baglioni Camillo presso la *Gazzetta dello Sport*, via S. Radegonda, 10.

Giuria — La prima riunione della Giuria avrà luogo sabato 12 dicembre alle ore 21 nei locali della *Gazzetta dello Sport*.

Milano, 15 novembre 1903.

Il Presidente del Comitato organizzatore
Cav. PAMPANA dott. IGINO.

Il Segretario
CAMILLO BAGLIONI.

Visto: Per l'Ufficio di Presidenza del R. R.-C. I.
Per il Segretario Generale
Conte CARLO VIALARDI DI VERRONE.

Club Nautico di Nizza

Regolamento della Coppa del "Club Nautico,,

La Coppa del « Club Nautico » di Nizza, instituita per decisione del Consiglio il 28 ottobre 1893 per i yachts non eccedenti una tonnellata, a seconda della formola dell' « Yacht Club » di Francia, è un campionato perpetuo da disputarsi alle condizioni seguenti:

Art. 1. — Le gare non avranno luogo annualmente se non a seguito di sfide presentate nei modi seguenti:

Art. 2. — Se la sfida è presentata da un socio del « Club Nautico » di Nizza e a nome di questo Club, dovrà essere diretta per lettera al Presidente prima del 31 dicembre dell'anno precedente quello in cui avranno luogo le gare.

Art. 3. — Se, invece, la sfida parte da una persona estranea al « Club Nautico » di Nizza non sarà ritenuta valida, se non sarà notificata dalla Società cui appartiene chi presenta la sfida.

Art. 4. — In questo caso la sfida dovrà giungere al « Club Nautico » prima del 1° novembre dell'anno precedente quello in cui avranno luogo le gare: dovrà contenere nome, cognome, professione e indirizzo del proprietario dello yacht: più una somma di 100 franchi che saranno restituiti se lo sfidatore si presenterà per sostenere regolarmente la propria sfida.

Art. 5. — Se la sfida non è accettata dal proprietario dell'yacht detentore della Coppa, entro quindici giorni dalla notificazione che ad esso sarà stata fatta, e se non esiste altra sfida, la Coppa sarà attribuita, di pieno diritto, al porgitore della sfida, senza che egli debba eseguire le gare, e nemmeno fare atto di presenza.

Art. 6. — Se parecchie sfide fossero presentate, i yachts concorreranno fra loro con, o senza, il concorso del detentore della Coppa.

Art. 7. — Le gare avranno sempre luogo a Nizza durante il mese di febbraio.

Art. 8. — I yachts che non avranno un certificato di stazza rilasciato dall' « Yacht-Club » di Francia, o che avessero subito delle modificazioni dopo il rilascio del loro certificato, dovranno trovarsi a Nizza e mettersi a secco a disposizione dello stazzatore ufficiale, tre giorni intieri, al minimum, prima della prima gara.

Ogni osservazione concernente la stazza ed il tonnellaggio dei yachts dovrà essere fatta in tale frattempo. Dopo il segnale di partenza nessun reclamo sarà ammesso a questo riguardo.

Art. 9. — Avranno luogo tante gare quante saranno necessarie acciocchè un yacht ne vinca due.

Art. 10. — Il percorso di ogni gara sarà, all'incirca, di dieci miglia marine e la durata della gara non potrà eccedere le cinque ore.

Art. 11. — Le gare saranno dirette da un Comitato speciale designato dal « Club Nautico » di Nizza. Qualsiasi contestazione potesse sorgere, e qualunque possa essere, sarà irrevocabilmente decisa da questo Comitato, costituito in Giuria di regate, e ciò senza appello, nè ricorso possibile ad un'altra giurisdizione.

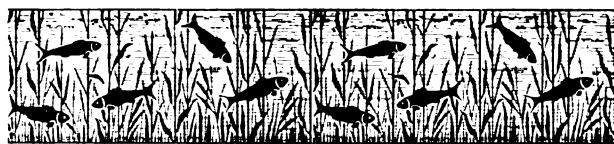
Art. 12. — Ogni Società partecipante alle gare, con uno o più concorrenti, avrà il diritto di essere rappresentata in detto Comitato da un suo rappresentante il quale avrà voto deliberativo.

Art. 13. — Se la Coppa sarà vinta da un yacht estraneo al « Club Nautico » di Nizza, essa sarà consegnata al delegato della Società di cui fa parte il vincitore. Tale Società non ne avrà che il possesso temporaneo e dovrà restituirla al « Club Nautico » di Nizza, sotto pena di una indennità di mille franchi, estimo pel caso di perdita, un mese prima della data stabilita per le nuove gare.

Art. 14. — Ogni yacht vincitore di una gara avrà una medaglia commemorativa d'argento.

Art. 15. — Il regolamento delle regate a vela dell' « Yacht-Club » di Francia sarà adottato in tutte le sue disposizioni, purchè non contrarie alle presenti.

Il Presidente
F. PILATTE.

Il Segretario Generale
L. BONFIGLIO.

BIBLIOGRAFIA

Don CESAREO FERNANDEZ DURO. — *Armada Espanola*. — Tomo VII. Madrid, 1902.

Questo volume del capitano di vascello Don Cesareo Fernandez Duro tratta delle vicende della marina spagnuola dal 1789 al 1808. È ovvio intanto asserire che esso è condotto con quel rigore d'oggettività che rende tanto lodevoli i volumi precedenti. Per noi Italiani è più degli altri prezioso inquantochè più frequenti sono gli accenni a uomini della nostra stirpe che le vicende dell'agitata politica del tramonto del XVIII secolo trassero a servire sotto le fasce auree e scarlatte dell'insegna di Spagna.

Il primo di questi nostri, che appare nelle pagine del comandante Duro, è il marchese Alessandro Malaspina, figlio del marchese Carlo Moroello e di Caterina Meli Lupi dei principi di Soragna, nato in Parma sua nel 1754. Già cavaliere di giustizia nell'Ordine di Malta, entrò ventenne al servizio di Spagna in qualità di guardiamarina; assistè all'assedio di Melilla, alla campagna contro Algeri, all'assalto contro Gibilterra ed alla giornata infelice del Capo Santa Maria, in seguito alla quale divise la prigionia del suo generale Don Giovanni di Langara. Scambiato, tornò in Ispagna e fece sulla fregata *Astrea* il giro del mondo. Capitano di fregata, nel 1788 propose al Ministero il disegno d'una campagna d'indole sopratutto scientifica. Don Antonio Valdez y Bazan, uomo di mare esperto, allora ministro, fece armare all'uopo le due corvette *Atrevida* e *Descubierta*, affidando l'una al Malaspina, l'altra al Bustamante.

Salparono il 30 luglio 1789. Cinque anni durò la campagna che fruttò al Malaspina la promozione a brigadiere, ma che in breve gli fu causa di gravissime sventure. Durante il suo lungo viaggio era scoppiata la rivoluzione in Francia, e il brigadiere Malaspina si accingeva a dar alle stampe il risultato della sua campagna d'esplorazione intorno al mondo, che erasi estesa quasi sino allo stretto di Behring e che comprendeva eziandio gli studi cartografici di tutta la costa di California, della presente Columbia inglese e dell'Alaska (allora roba di Russia), allorquando un ordine del Re, firmato dal Godoy, improvviso ministro della Marina, al marinaro parmense, reduce da una licenza in patria, impose l'arresto. Il giovane ufficiale generale, che Valdez nel designarlo al Re per il governo dell'impresa scientifica non aveva esitato a proclamare « *por sus conocimientos, cuna, nobleza y elegancia de la persona y maneras, arrogante presencia, afabilidad, firmeza de character y talento de sociedad era primero de nuestra armada y el unico para a quel cargo* », si trovò coinvolto in una accusa di cospirazione contro lo Stato con un padre Manuel Gil e colla marchesa di Matallana. Godoy, che volgeva ambo le chiavi del cuore del re Carlo IV e della costui moglie Maria Luisa, e che per soprammercato eseguiva le vendette amorose della Regina contro la Matallana, antica rivale di lei nell'amore di Godoy stesso, riuscì a far firmare a S. M. un ordine di fermo alla procedura incominciata, e di condanna economica del Malaspina a 10 anni di detenzione e al susseguente esilio perpetuo, pena la vita. Per intercessione di Melzi presso Napoleone, fu liberato nel 1803, e venne a morire in un suo castello di Lunigiana nel 1809, nell'età ancor verde di 55 anni. Solo nel 1868 fu dalla *Direzione del servizio idrografico* pubblicata la relazione del famoso viaggio del Bustamante, comandante dell'*Atrevida*. Gli *Annali della società spagnuola di storia naturale* pubblicarono anche più recentemente le istruzioni che Malaspina, prima d'intraprendere il viaggio, si era fatto impartire dall'abate Spallanzani sollecitato all'uopo dal marchese Gherardo Rangone. Il Duro (e grazie glie ne siano rese) ha portato un fascio luminoso sulla sventura toccata al nostro compatriota, niente affatto cospiratore, ma audace consigliatore di opportune riforme al Re, contenute in una memoria manoscritta che Godoy fece sequestrare e produrre come capo di accusa.

⁂

Con non minore attenzione è dal nostro autore studiato Gravina. Fosse, come da taluni si è voluto, figlio naturale del re Carlo III, oppure *tout bonnement* figlio del suo padre apparente, Federico Gravina fu siciliano nato nel 1747 a Napoli e trasfertosi in Ispagna quando Carlo III andò ad occuparvi il trono del fratello nel 1759. Salito giovane al generalato, perchè brigadiere nel 1791 ed incaricato della evacuazione d'Orano e di Mers-el-Kebir, ceduti assai inopportunamente al Dey d'Algeri dal ministro Florida Blanca, vi guadagnò il grado di capo di squadra, corrispondente a contro amiraglio.

Poche carriere sono state così bene riempite come quella del principe Federico Gravina. Nel 1793, allorchè Don Giovanni di Làngara occupò la città di Tolone insieme agl'Inglesi, il comando della piazza venne devoluto al contramiraglio britannico Goodall, ma quello delle milizie sbarcate lo ebbe Don Federico Gravina. I soldati spagnuoli erano 6846, in maggioranza assoluta sul totale di 16.912. Ma non tardò guari lord Hood a pretendere che un generale della sua nazione assumesse il governo supremo, e fu l'O' Hara, mentre Gravina rimase al comando dei propri connazionali. Nella sortita del 1º ottobre Gravina ebbe gli onori della giornata, una ferita piuttosto grave ed anche il dono d'una corona d'alloro, ac-

compagnata da indirizzo (rettorico come il tempo voleva e con reminiscenze classiche) dei monarchici tolonesi. Appena convalescente, opinò nella consulta dei generali in cui si mise a partito l'abbandono di Tolone, poichè il 17 dicembre i repubblicani avevano preso l'Aiguillette, che si dovesse ricuperar la posizione perduta e offrì guidar in persona le colonne di riscossa. Ma non conveniva agl'Inglesi il concetto dell'occupazione della Provenza; molto più vantaggioso era agli occhi loro l'incendio delle belle navi di Francia, e della bisogna che l'utilità immediata consigliava fu incaricato sir Sydney Smith.

L'anno 1794, volgendo a male la fortuna di Spagna le cui frontiere erano state varcate dai Francesi, Gravina, al comando di una divisione navale, contribuì a che Rosas lungamente resistesse. Ahimè! che il vento e il mare gli recarono più danno che i cannoni delle milizie repubblicane. Nella notte del 6 gennaio 1795, i due vascelli *San Antonio* e *San Damaso*, arando sulle àncore, si abbordarono e disalberarono entrambi. Il *Triumfante* che mosse alla vela, andò in costa e non fu solo; ma quanto rimaneva di navi sottili contribuì alla necessaria evacuazione della piazza il 2 del febbraio, operazione che riuscì singolarmente, non avendo i Francesi potuto tagliar fuori che un piccolo distaccamento ricoveratosi nella ruinata fortezza.

Per sua ventura Gravina non fu alla giornata di San Vincenzo; chè anzi fu uno dei luogotenenti di Don Giuseppe Mazarredo, colui che sostituito al Còrdoba mise Cadice in pieno assetto di difesa contro qualunque intrapresa del vittorioso Jervis e dei costui successori nel comando della squadra di blocco del porto allor principale della Spagna.

Insieme a Grandallana, a Villavicencio, a Nava e a Don Antonio De Escano, Gravina fu tra i generali sott'ordine a Mazarredo, il disciplinatore, l'ordinatore di quella nuova forza navale che la Spagna stava preparando e che, mentre andava acquistando la voluta coesione, venne aggregata troppo frettolosamente alle forze francesi e ne divise la fatal sorte a Trafalgar. Qui si palesa la maggiore o minor ventura degli artefici di vittoria. A Moltke una lunga pace dà il tempo e l'agio perchè l'esercito prussiano acquisti sotto la direzione di lui e del suo amico Roon tutta la efficacia desiderata; al Mazarredo le vicende della politica internazionale smozzano la colonna che stava per innalzare; a Latouche-Tréville l'opera di ricostruzione è troncata dalla morte; e i fatti concreti si chiamano per il primo la conquista dell'isola d'Alsen che, mettendo ad esperimento la solidità acquisita dall'esercito prussiano, dà caparra quasi certa per Sadowa e per Sédan; all'opera di Mazarredo e Latouche dà invece Trafalgar.

Tenente generale e comandante in capo della seconda squadra nel maggio del 1799, e mentre Mazarredo capitanava sulla prima tutta la forza navale raccolta e Grandallana la terza squadra, Federico Gravina fu degno del carico che incombevagli giusto quando gli sorridevano i 52 anni, la balda virilità dell'uomo di mare e di guerra. Più di Mazarredo flessibile, Gravina piacque a Napoleone che, trovandosi in Brest le forze spagnuole, ottenne dal re Carlo IV che Mazarredo abbassasse l'insegna di comandante supremo e l'alzasse in suo luogo Gravina. Ciò accadde il 15 febbraio del 1801, mentre alla fine dell'istesso anno l'amiraglio coadiuvò i Francesi nel reprimere l'insurrezione di San Domingo.

Ambasciatore spagnuolo a Parigi, Gravina stipulò coll'Imperatore il 5 di gennaio del 1805 il compromesso di alleanza navale in virtù del quale la Spagna rischiava tutta l'armata sua contro semplici promesse dello scaltro Imperatore circa la restituzione delle colonie americane di cui gl'Inglesi si *sarebbero impadroniti eventualmente* durante la guerra.

Risalito a bordo come comandante supremo delle navi spagnuole, Gravina che l'Imperatore aveva affascinato, ne godè sempre il favore. V'è luogo anche a supporre che Napoleone, pentitosi d'aver affidato a Villeneuve un còmpito disadatto al temperamento militare di lui, giudicasse Gravina degno esecutore del disegno famoso meditato contro l'*infida Albione*, secondo la enfatica maniera d'esprimersi del tempo. In una lettera al ministro Décrès (amico personale e protettore di Villeneuve) l'Imperatore non esita a far il paragone tra i due generali di mare, riferendosi al combattimento incerto di Capo Finisterre che preludiò il disastro navale di Trafalgar: « Gravina al contrario è tutto genio e decisione nella battaglia, cosicchè se Villeneuve avesse avuto questi pregi, la giornata sarebbe stata brillante ».

Valoroso ed audace a Capo Finisterre, Gravina fu generoso a Cadice, là ove le due armate andarono a vettovagliarsi ed a rifarsi delle fatiche della lunga e — dicasi pure — inutile campagna. Gravina meritò a Cadice il titolo di esemplare. Conscio della insufficienza del suo capo supremo, circondato da generali e comandanti spagnuoli cui codesta insufficienza appariva ogni giorno più palese, il nostro italiano fu modello di disciplina ed artefice di concordia. Mai amiraglio fuor di Villeneuve andò a far giornata tanto sfiduciato di sè, mai luogotenente fu più di Gravina fedele. I capitoli XIV e XV del volume del Duro ne sono prova continuata.

*
* *

Trafalgar è giornata intorno alla quale tutto è stato detto; e al comandante Duro non è rimasto alcun punto controverso od oscuro da elucidare. Com'è noto, Thiers nella *Storia del Consolato e dell'Impero*, lasciandosi trascinare dal temperamento nelle maglie dell'apologetica, caricò di tinte opache la condotta degli Spagnuoli. Fu ingiusto, perchè — comunque il numero e la qualità dei morti e dei feriti non sia criterio assoluto, pur essendo di non scarsa relatività — perirono o a Trafalgar o dopo, tre amiragli spagnuoli, cioè Gravina, Dionisio Alcalà Galiano e Cosimo Churruca; ne furono feriti altri tre, intendo Ignazio de Alava, Antonio de Escano e Baldassarre Hidalgo de Cisneros. La perdita totale spagnuola fu di 2405 uomini tra morti e feriti. Chi rispose argomentativamente a Thiers? Uno di quegli Italiani che le vicende politiche dell'alba del nostro risorgimento aveva tratto in Ispagna insieme a Cialdini, Fanti, Cucchiari, Fabrizi, Carminati, Ardoino e Ribotti. Questi fu Emanuele Marliani che non fu soldato, ma statista. Mosso a sdegno delle inverosimili accuse mosse da Thiers, scrisse la « *Vindicacion de la Armada Espanola* » che uscì alle stampe nel 1850. La situazione politica, onde godeva Marliani, dandogli modo ed agio di frugare nell'archivio della marina, egli potè comporre un'opera della quale è necessario rendersi conto ogni qualvolta si scriva su Trafalgar e sulle giornate che la seguirono.

Nel tragico naufragio delle speranze navali del mondo latino (poichè questo è il carattere istorico-politico della vittoria di Nelson, onde tuttora le conseguenze predominano sul globo), la Spagna fu ultra generosa di sentimento e di sangue. Credo fermamente che nell'analisi dei drammi nazionali abbiansi sempre attentamente a studiare la *vigilia* e il *dimani*.

La prima aiuta a spiegarli; il secondo a misurarli. Ebbene, nel soggiorno delle squadre collegate dentro Cadice, dai già impoveriti arsenali di Spagna fu tratto e dato ai vascelli francesi quanto di meglio contenevano a ciò si rimettessero in arnese. Durante la consulta che Villeneuve tenne per combinare l'uscita, i generali spagnuoli unanimi la giudicarono inopportuna ed — ancorchè vittoriosa — tale da recar minor danno agli Inglesi che il blocco corrente cui si accingevano nella mala stagione incipiente. Intorno al disegno tattico del Villeneuve, disegno omai antiquato, riconosciuto fallace da chiunque avesse coltivato (era il caso di Churruca e di Escano) la scienza della tattica navale, furono unanimi nel disapprovarlo. Pur tuttavia, non vi fu niuna ribellione al tardivo ardore del Villeneuve, il recondito motivo del quale, cioè l'aver egli saputo che Rosily era in viaggio per rilevarlo nel comando, era noto al Gravina che, cavallerescamente, mantenne il segreto svelatogli a Madrid da Godoy. E gli Spagnuoli contro i loro interessi, contro la logica dei casi, contro le loro convinzioni navali, uscirono a far giornata, generosamente dimentichi che al Capo Finisterre Villeneuve non era accorso in aiuto della vanguardia della linea di battaglia impegnata dal Gravina.

A battaglia perduta, Gravina ferito gravemente — tanto è vero che morì della moschettata al braccio — trasse undici vascelli dentro Cadice. Alla meglio ne riparò tre, cioè il *Rayo*, il *Montanes* e l'*Asis*: uscirono a mare il 23 per possibilmente ricuperare le navi dagli Inglesi catturate; i quattro vascelli francesi *Pluton*, *Héros*, *Neptune* e *Indomptable* li seguirono. Ricuperarono i vascelli *Santa Ana* e *Neptuno*; e dentro il porto stesso di Cadice, tanto erano ruinati salvatori e salvati, andarono a picco l'*Asis* e il *Neptuno*, sì che la impresa audace del 23-24 ottobre costò ancora all'armata spagnuola 2000 vite. Persino la bella anima di Jurien de la Gravière non rese agli Spagnuoli giustizia, certo per inesattezza d'informazioni, perchè dell'uscita del 23 dà merito singolare a Cosmao. Il popolare *Va de bon cœur* (era il soprannome di Cosmao) fu compagno di tre comandanti castigliani. Gli onori della celebre riscossa vanno dunque equamente spartiti tra Spagnuoli e Francesi.

⁂

Come Jacques de Liniers, cavaliere francese della Religione di Malta, entrato al servizio spagnuolo e diventatatovi capitano di vascello, ripigliasse nel 1805 Buenos Ayres conquistata dagli Inglesi dell'amiraglio Popham e del maggior generale Carr Beresford, come riportasse un novello trionfo contro gli stessi Inglesi or più numerosi e guidati dal luogotenente generale Whitelocke nel 1807, narra il Duro nei capitoli XVII e XVIII. La istoria, poco nota, della bellissima gesta, procura novella prova dell'energia latina ogni qualvolta è diretta bene. Il capitolo che viene dopo è invece una non meno gran prova del danno e della vergogna d'un popolo che si lasci indegnamente governare. Infatti, dal 1807 al 1808, quell'infausto Godoy di cui è dubbio se la incapacità vincesse la immoralità e che rimane ricordo imperituro del male che il favoritismo genera, fu nominato *grande amiraglio*, come Don Juan di Austria, reduce dalla vittoria delle Curzolari. Ed a codesto uomo nullo la cecità del Re accordava non solamente lautissimo stipendio oltre quello che già godeva di 803.176 reali; ma affidava l'amministrazione e il governo assoluto di un naviglio di 228 bastimenti di guerra tra cui 42 vascelli, 30 fregate e 20 corvette, di 11.793 mercantili, nonchè delle Indie, cioè delle colonie tutte dell'America, dal confine dell'Alaska al Capo Horn. E gli obbediva un corpo di 49.138 marinai inscritti, 8293 operai di maestranza, 12.000 fanti di marina, governati da 3 capitani generali, 25 tenenti generali, 28 capi squadra, 34 brigadieri e 406 ufficiali superiori; a quel ganzo di vecchia regina e cinedo di rimbambito Re, dovevano omaggio i superstiti di Trafalgar!

Venturosamente tra questi fuvvi Don Gaetano Valdez che, avuto dal grande amiraglio ordine di portar a Tolone la squadra di Cartagena per consegnarla alla Francia, mise sì alla vela, ma con pretesto di mal tempo s'indugiò tra Porto Mahon e Porto Palma e... attese una rivoluzione benefica. E questa venne in buon punto per spazzar via quel letamaio di Re, Regina e favorito.

⁂

Don Cesareo Fernandez Duro non ha dimenticato di registrare nella sua opera un fatto notevolissimo della sua marina. Nel 1803, ignorandosi tuttavia il modo di serbare incolume il vaccino per inoculazione, il dottor Francesco Saverio de Balmis ebbe la peregrina idea di sollecitare dallo Stato l'armamento nel novembre dell'anno predetto 1803 della corvetta *Maria Pia*, la quale salpò dalla Corogna con un certo numero di bambini tratti fuori dall'asilo degli esposti, ed i quali erano stati all'uopo vaccinati. Essi dovevano da braccio a braccio fornire il vaccino ai bambini dei paesi che la corvetta avrebbe toccato, rinnovando di tanto in tanto lo stuolo dei piccini salvatori. Primo scalo fu Teneriffa, ove la corvetta fu accolta con onori principeschi. Don Francesco Saverio De Balmis istruì i chirurghi del paese, e poi mise alla vela per Porto Rico; le altre Antille una ad una e l'Yucatan e la Nuova Spagna furono visitate dal savio medico, che raggiunse la corvetta ad Acapulco, d'onde partì per le Marianne, le Filippine, Macao, Canton; e per la via del Capo di Buona Speranza tornò in patria. A mia notizia questo della *Maria Pia* è l'unico viaggio intorno al mondo intrapreso a scopo filantropico. Era ministro Don Josef de Mazarredo: sia lode a lui!

⁂

Non so chi (ma sembrami sia stato Paleocapa) ha detto la storia esser la maestra della vita dei popoli, ma aver discepoli molto neghittosi. Il libro del comandante Duro prova la verità di quel detto altrettanto amaro quanto spiritoso. Infatti vi si parla d'una lettera di Antonio de Escano, capo dello stato maggiore di Gravina, in cui si prega il Ministero di vegliare a che le mogli dei marinai dell'armata che si prepara ad impegnar battaglia possano per delegazione riscuotere le paghe dei mariti. A 93 anni di distanza, l'amiraglio Cervera, che sta preparandosi ad una campagna di cui — quanto Escano e Churruca e Galiano e Alava e Gravina nel 1805 — vaticina la drammatica fine, dimanda l'istessa cosa al ministro... e con ugual risultato!

La perfetta indifferenza delle autorità amministrative a riguardo della gente di mare non faceva gran divario tra l'umile gabbiere e il capitano di vascello gallonato. V'è una lettera di Don Cosimo Churruca a suo fratello, datata l'11 ottobre del 1805, della quale vale la pena tradurne un brano:

« Da che siamo partiti dal Ferrol non pagano nessuno, nè meno gli assegni, malgrado d'esser dichiarati nella classe del piccolo prestito dei soldati, di maniera che avanziamo quattro mesi di soldo e non teniamo speranze di veder per lungo tempo l'ombra di un *real*... ». « Intanto ho trovato al Ferrol un amico facoltoso che soccorrerà Dolores (la moglie, la figlia di Churruca?) di quanto essa abbisognerà; e sto tranquillo con averle così assicurato il suo decente sostentamento. *Questi sono i travagli di coloro che servono il Re, chè in nessun grado possiamo contar sopra i nostri stipendi* ».

Imprevidente, la Spagna di Carlo IV fu grata ai suoi marinari di Trafalgar. A Gravina moribondo fu mandato il berretto di capitano generale; la promozione a tutti gli ufficiali e tre mesi di paga ai marinari.

Le vedove dei brigadieri ebbero pensione di vedove di luogotenenti generali e nelle altre categorie si tenne analoga misura. Niuno fu dimenticato. Col tempo le Cortes votarono fondi per la vecchiaia di coloro che erano stati presenti alla giornata. Quella fu la risposta alle frasi avventate ed ingiuste di Thiers.

Ma la marina di Carlo III, opera sua in Ispagna, come a Napoli, la marina i cui vascelli catturati erano stati modelli agli Inglesi, la marina che insieme alla francese aveva armato per il giro del mondo a scopo scientifico, mentre la inglese e la olandese armavano per lo stesso itinerario a scopo di rapina, Cook solo fa eccezione, morì a Trafalgar. La sua compagine che aveva resistito alla tragedia dell'*Invincible armada*, alla giornata delle Dune, ed a quella del Capo Santa Maria, si allentò. Il posto di terza marina nel mondo lo assunse la russa.

Ma pur nondimeno la grande virtù latina della pazienza e la forza di sopportar il sacrificio per le quali rimarranno imperituri i ricordi di Alvaro de Bazan, di Martin de Recalde, di Antonio e Miguel de Oquendo, di Federico Gravina e dei loro luogotenenti, hanno lasciato nascosto nella terra un vivace germoglio.

Anche alla Spagna sorriderà una nuova primavera navale come ha sorriso all'Italia; e giova sperare che l'opera di Duro ne sia la foriera.

JACK LA BOLINA.

E. PRESBITERO, Capitano di Fregata. — *Manuale del marino*. — Tipografia dei Sordo-Muti, Genova, 1900.

Il comandante Presbitero, per la lunga sua esperienza sui bisogni del marino intellettuale, ha creduto conveniente di radunare in un sol volume le principali nozioni ed informazioni che possono interessare l'ufficiale di coperta. Non è un libro da raccomandarsi come testo ai giovani principianti la carriera dell'ufficiale di marina, ma sarà sempre utile a questi come all'ufficiale formato.

Lo studente vi trova, in uno stile piano, facile, la chiave per meglio assimilarsi certi argomenti diffusamente svolti nei grossi trattati; l'ufficiale fatto, la formola, il principio appresi sui banchi della scuola, di cui ne ha lì per lì bisogno, ma che più non rammenta.

Il libro-manuale, nel senso oggi inteso, è ormai una necessità in tutte le arti, in tutte le professioni, sicchè questo del comandante Presbitero ha colmato un vuoto che vivamente si sentiva nel ceto culto della nostra marina. E come lo raccomandiamo ai neofiti ed agli anziani della marina, certo non trascuriamo d'indicarlo ai giovani nostri *yachtsmen*.

Forse il critico per sistema riscontrerà in questo libro le solite lievi mende; ma qual'è l'uomo, qual'è il prodotto d'uomo senza difetti? Pertanto, noi diremo che merita bene di figurare in qualsiasi biblioteca di bordo: tanto del grandioso transatlantico quanto della piccola scuna; tanto dell'imponente incrociatore, quanto dell'elegante yacht, poichè in esso non mancano utili cognizioni sopra l'idrografia, la navigazione, l'astronomia nautica, le macchine marine, la merceologia, l'amministrazione marittima e l'artiglieria navale.

T. A. R.

COMANDANTE DE BALINCOURT, capitano di fregata. — *Les Flottes de Combat en 1903*. — Berger-Levrault et C., éditeur, Parigi.

Nell'istante in cui l'attenzione di tutte le nazioni si volge sulla marina militare, ed in cui va sempre più aumentando la sua importanza, nessuna opera sarà accolta con maggiore interesse di questa nuova edizione, accresciuta e messa a punto con cura, della pubblicazione del comandante De Balincourt, tanto oggi apprezzata. Quest'opera, nella sua forma originale ed essenzialmente pratica di un taccuino-dizionario, dà le più complete e precise informazioni di tutte le flotte delle nazioni per lettera alfabetica in modo equamente condensate.

Questa edizione si distingue dalle precedenti per la presenza della flotta francese in mezzo alle nazioni estere. L'A. si decise a completare il suo lavoro in seguito a reiterate sollecitazioni.

Questo volume però non è un dizionario puro e semplice, un arido elenco di navi: in testa alla parte riservata ad ogni potenza porta una nota succinta dell'organizzazione generale delle proprie squadre ed il valore relativo che conviene dar loro. Inoltre i numerosi disegni schematici dei tipi delle singole unità contribuiscono molto a spiegare il testo. Questo *Carnet international de l'officier de marine* si raccomanda anche per un formato comodo e maneggevole, che, senza togliergli il valore di opera da biblioteca, lo rende di fatto un vero libro tascabile.

Annunzio di Pubblicazione

FLAVIO BASTIANI, ingegnere del Genio civile. — *Lavori marittimi ed impianti portuali*. — Ulrico Hoepli, editore, Milano, 1903.

CORAZZINI DI BULCIANO prof. comm. FRANCESCO. — *Per la venuta dell'Imperatore Nicola II di Russia in Italia*. — Bologna, Tipografia A. Garagnagni e figli, 1903.

RENÉ DAVELUY, lieutenant de vaisseau. — *Étude sur le combat naval*. — Paris, Berger-Levrault et C., libraires-éditeurs, 1903.

J. L. DE MACONGE. — *Un marine rationnelle — La flotte utile — Les réformes nécessaires de notre organisme naval*. — Paris, Berger-Levrault et C., libraires-éditeurs, 1903.

LUIGI CAPUCCIO, *Direttore*.

G. B. SARDI, Gerente responsabile.

Torino — Tip. ROUX e VIARENGO.

Rivista Nautica

MARINA MILITARE E MERCANTILE
ROWING - YACHTING

Ufficiale per gli Atti del R. Rowing-Club Italiano
del R. Yacht-Club Italiano, del R. Verbano Yacht-Club, del Club-Nautico Genovese
e del Club della Vela

Premiata con Medaglia d'Argento all'Esposizione Colombiana - Genova 1892 — con Medaglia d'Oro al Concorso Nazionale delle Pubblicazioni Sportive - Genova 1893 — con Diploma di Benemerenza all'Esposizione Internazionale di Sport in Milano 1894 e con Medaglia d'Oro all'Esposizione Generale Italiana in Torino 1898.

* Pubblicazione periodica mensile *

Abbonamento annuo: Italia L. 10 - Estero L. 12
Un numero separato Lire Una

Inserzioni: L. 0.50 la linea o spazio di linea

Direzione ed Amministrazione
Torino, via Ospedale, 19

SOMMARIO:

Anno XII - 1903 ⁂ Febbraio ⁂ Numero 2

Rivista Nautica

MARINA MILITARE E MERCANTILE
ROWING - YACHTING

Ufficiale per gli Atti del R. Rowing-Club Italiano del R. Yacht-Club Italiano, del R. Verbano Yacht-Club, del Club-Nautico Genovese e del Club della Vela

Premiata con Medaglia d'Argento all'Esposizione Colombiana - Genova 1892 — con Medaglia d'Oro al Concorso Nazionale delle Pubblicazioni Sportive - Genova 1893 — con Diploma di Benemerenza all'Esposizione Internazionale di Sport in Milano 1894 e con Medaglia d'Oro all'Esposizione Generale Italiana in Torino 1898.

* Pubblicazione periodica mensile *

Abbonamento annuo: Italia L. 10 - Estero L. 12
Un numero separato Lire Una

Inserzioni: L. 0.50 la linea o spazio di linea

Direzione ed Amministrazione
Torino, via Ospedale, 19

SOMMARIO:

CALDAIE MULTITUBOLARI INESPLODIBILI

« Brevetti Niclausse »

della Ditta J. & A. NICLAUSSE

PARIGI — Rue des Ardennes, 24 — PARIGI

Fornitrice delle Marine militari Francese, Russa, Inglese, Germanica, Americana, Italiana, Spagnuola, Portoghese, Argentina, Turca, Giapponese, ecc.

Marina Francese.

	cav.
Incroc.-corazz. « Gambetta »	27.500
Id. « Gloire »	20.500
Id. « Condé »	20.500
Id. « Gueydon »	20.200
Id. « Kléber »	18.000
Nave-corazzata « Patrie »	18.000
Id. « République »	18.000
Id. « Suffren »	16.500
Id. « Marceau »	12.000
Id. « Henry IV »	11.500
Incrociatore « Jean-Bart »	10.000
Id. « Isly »	10.000
Id. « Friant »	9.000
Id. « Davout »	9.000
Nave corazzata « Requin »	7.000
Incroc.-torped. « Fleurus »	4.000
Torped. d'alto mare « Téméraire »	1.500
» » « Agile »	1.200
Cannoniera « Décidée »	1.000
Id. « Zélée »	1.000
Rimorchiatore « Travailleur »	1.000
Id. « Utile »	800
Nave-scuola Piloti « Elan »	500
Rimorchiatore « Titan »	500
Id. « Polyphème »	500
Id. « Hercule »	500
Chiatta a vap. della coraz. « Suffren »	500
Rimorchiatore « Menhir »	200
Nave scuola asp. « Duguay-Trouin »	200
Rimorch. « Qui Vive »	150
2 chiatte a vap. (P. di Biserta) ciasc.	100
Chiatta elettrica « Charlemagne »	100
Chiatta elettrica « Charles-Martel »	100
8 scialuppe di 15 m. ciasc.	60
Pontone-gru di 25 tonn.	50
4 caldaie da canotto ciascuna	40

Marina Germanica.

	cav.
Incrociatore « Ersatz-Freya »	10.000
Id. « Gazelle »	7.000

Marina Italiana.

	cav.
Nave corazz. « Regina Margh. »	19.000
Incroc.-corazz. « Garibaldi »	14.000
Id. « F. Ferruccio »	14.000

Marina Spagnuola.

	cav.
Incrociatore « Cristobal-Colon »	14.000
Corazzata « Pelayo »	9.000
Id. « Princesa de Asturias » (caldaia ausil.)	150
Id. « Cardenal Jimenez de Cisneros » id.	150
Id. « Numancia » id.	130
Id. « Pelayo » id.	120
Vedetta « Navarra » id.	90
Corazzata « Pelayo » id.	45
Scuola torpedini di Cartagena	30

Marina Americana.

	cav.
Incroc.-corazz. « Maine »	16.000
Id. « Colorado »	23.000
Id. « Pensylvania »	23.000
Corazzata « Virginia »	20.000
Id. « Georgia »	20.000
Monitore « Nevada »	3000

Marina Giapponese.

	cav.
Incrociatore « Niitaka »	10.000
Id. « Tsuchima »	10.000
Id. « Yacyama »	7.000

Marina Russa.

	cav.
Incroc.-corazz « Waryag »	20.000
Corazzata « Retwisan »	16.000
Cannoniera « Herabry »	3.000
Nave-scuola « Ocean »	3.000

Marina Turca.

	cav.
Corazzata « Messoudihje »	11.000
Incrociatore « Abdul Megid »	10.000

Marina Inglese.

	cav.
Incrociatore « Berwick »	22.000
Id. « Suffolk »	22.000
Id. « Devonshire »	22.000
Id. « Carnavon »	22.000
Cannoniera « Seagull »	3.000
Id. « Fantôme »	1.400
Id. « Cadmus »	1.400
Id. « Clio »	1.400
Corazzata « New-Zealand »	18.000

Marina Portoghese.

	cav.
Incroc. « Saint-Gabriel » (caldaia ausiliaria)	50
Id. « Patria » id.	15
Cannoniera « Don Luis » id.	15

Marina Argentina.

	cav.
Nave-sc. « Presidente Sarmiento »	2.000

Marina Chilena.

	cav.
Incrociatore « Esmeralda »	500

Marina Mercantile. — Compagnia Generale Transatlantica « Morbihan » (2000 cav.) — Rimorchiatori del Rodano (Comp. di Navig. H. P. L. M.) « Pilate » (1000 cav.), « Ventoux » (1000 cav.), « Carnigou » (1000 cav.), « Pellevoux » (1000 cav.), « Taillefer » (1000 cav.), « Galibier » (1000 cav.) — Compagnie Générale des Bateaux Parisiens: 35 battelli di 150 cav. di forza ciascuno — Compagnie des Bateaux Omnibus de Rouen « Félix Faure » (700 cav.) — Compagnia fluviale della Cocincina, piroscafo « D'Abbadie », cargoboat « Pierre André » (1000 cav.) — Rimorchiatore « Marseillais N. 18 » — « Marius Chambon » (della Società dei rimorchiatori di Marsiglia) Général Turs Progrès — « Cambon » cargo-boat della Compagnie des Mines d'Or de Suberbieville et de la Côte Ouest du Madagascar. — Due piroscafi americani di 16.000 tonn. ciascuno e 30.000 cavalli.

Marina da Diporto cavalli 5000.

PRINCIPALI VANTAGGI OFFERTI DALLE CALDAIE NICLAUSSE.

Sono le più leggiere, occupano il minor spazio, offrono grandi facilità di ripulimento, sono le più rapide per la messa in pressione, le più robuste e le più semplici nei loro organi non esigendo così che una spesa di manutenzione insignificante.

Le caldaie Niclausse sono quelle che dànno la più grande superficie di griglia in uno spazio determinato.

Hanno giunture metalliche assolutamente sicure, non comportano che pezzi intercambiabili, hanno tubi diritti facilmente ripulibili.

Nel caso di cambiamento di un tubo sono le **sole** che richiedono unicamente l'uscita del solo tubo; questa operazione si eseguisce esclusivamente sul luogo e può essere fatta in meno di un minuto da un fuochista qualsiasi.

Le caldaie Niclausse hanno oltrepassato le più alte vaporizzazioni e le più forti combustioni senza altri accessori che quelli delle caldaie ordinarie e senza causare la benchè minima deformazione del fascio tubolare composto di tubi diritti la cui dilatazione è liberissima.

Sono di facile montaggio per il loro frazionamento in pezzi di dimensioni ridotte e di poco peso; infine presentano tutta la resistenza che si può esigere dal più robusto tipo di caldaia.

Sono messe in pressione con un'enorme rapidità e si comportano egregiamente nei bruschi passaggi di funzionamento e possono colla massima prontezza passare dall'andamento regolare alle combustioni forzate. Consumano meno combustibile di qualsiasi altro tipo.

Tutti i vantaggi sopra indicati sono consacrati da prove fatte e dal funzionamento di più anni d'installazioni importantissime.

AGENTE GENERALE PER L'ITALIA: ING. PIETRO MICHELI FIGLIO

GENOVA — Via Sottoripa, n. 1, piano nobile — GENOVA.

Anno XII - 1903 — Febbraio — Numero 2

Rivista Nautica

MARINA MILITARE E MERCANTILE
ROWING - YACHTING

Ufficiale per gli Atti del R. Rowing-Club Italiano
del R. Yacht-Club Italiano, del R. Verbano Yacht-Club, del Club-Nautico Genovese
e del Club della Vela

Premiata con Medaglia d'Argento all'Esposizione Colombiana - Genova 1892 — con Medaglia d'Oro al Concorso Nazionale delle Pubblicazioni Sportive - Genova 1893 — con Diploma di Benemerenza all'Esposizione Internazionale di Sport in Milano 1894 e con Medaglia d'Oro all'Esposizione Generale Italiana in Torino 1898.

* Pubblicazione periodica mensile *

Abbonamento annuo: Italia L. 10 - Estero L. 12
Un numero separato Lire Una

Inserzioni: L. 0. 50 la linea o spazio di linea

Direzione ed Amministrazione
Torino, via Ospedale, 19

Anno XII - 1903 — Marzo — Numero 3

Rivista Nautica

MARINA MILITARE E MERCANTILE
ROWING - YACHTING

Ufficiale per gli Atti del R. Rowing-Club Italiano
del R. Yacht-Club Italiano, del R. Verbano Yacht-Club, del Club-Nautico Genovese
e del Club della Vela

Premiata con Medaglia d'Argento all'Esposizione Colombiana - Genova 1892 — con Medaglia d'Oro al Concorso Nazionale delle Pubblicazioni Sportive - Genova 1893 — con Diploma di Benemerenza all'Esposizione Internazionale di Sport in Milano 1894 e con Medaglia d'Oro all'Esposizione Generale Italiana in Torino 1898.

* Pubblicazione periodica mensile *

Abbonamento annuo: Italia L. 10 - Estero L. 12
Un numero separato Lire Una

Inserzioni: L. 0, 50 la linea o spazio di linea

Direzione ed Amministrazione
Torino, via Ospedale 9

SOMMARIO:

AVENARIUS
CARBOLINEUM
PATENT
OLIO-VERNICE
PER LA PERFETTA CONSERVAZIONE DEL LEGNO
L'UNICO EFFICACE
NATALE LANGE·TORINO

ANNO XII - 1903 ⁂ Aprile ⁂ NUMERO 4

Rivista Nautica

MARINA MILITARE E MERCANTILE ROWING - YACHTING

UFFICIALE PER GLI ATTI DEL R. ROWING-CLUB ITALIANO DEL R. YACHT-CLUB ITALIANO, DEL R. VERBANO YACHT-CLUB, DEL CLUB-NAUTICO GENOVESE E DEL CLUB DELLA VELA

PREMIATA CON MEDAGLIA D'ARGENTO ALL'ESPOSIZIONE COLOMBIANA - GENOVA 1892 — CON MEDAGLIA D'ORO AL CONCORSO NAZIONALE DELLE PUBBLICAZIONI SPORTIVE - GENOVA 1893 — CON DIPLOMA DI BENEMERENZA ALL'ESPOSIZIONE INTERNAZIONALE DI SPORT IN MILANO 1894 E CON MEDAGLIA D'ORO ALL'ESPOSIZIONE GENERALE ITALIANA IN TORINO 1898.

* Pubblicazione periodica mensile *

ABBONAMENTO ANNUO: ITALIA L. 10 - ESTERO L. 12
UN NUMERO SEPARATO LIRE UNA
INSERZIONI: L. 0. 50 LA LINEA O SPAZIO DI LINEA

Direzione ed Amministrazione
Torino, via Ospedale, 19

SOMMARIO:

ANNO XII - 1903 ⁂ Maggio ⁂ NUMERO 5

Rivista Nautica

MARINA MILITARE E MERCANTILE
ROWING - YACHTING

UFFICIALE PER GLI ATTI DEL R. ROWING-CLUB ITALIANO
DEL R. YACHT-CLUB ITALIANO, DEL R. VERBANO YACHT-CLUB, DEL CLUB-NAUTICO GENOVESE
E DEL CLUB DELLA VELA

PREMIATA CON MEDAGLIA D'ARGENTO ALL'ESPOSIZIONE COLOMBIANA - GENOVA 1892 — CON MEDAGLIA D'ORO AL CONCORSO NAZIONALE DELLE PUBBLICAZIONI SPORTIVE - GENOVA 1893 — CON DIPLOMA DI BENEMERENZA ALL'ESPOSIZIONE INTERNAZIONALE DI SPORT IN MILANO 1894 E CON MEDAGLIA D'ORO ALL'ESPOSIZIONE GENERALE ITALIANA IN TORINO 1898.

* Pubblicazione periodica mensile *

ABBONAMENTO ANNUO: ITALIA L. 10 - ESTERO L. 12
UN NUMERO SEPARATO LIRE UNA
INSERZIONI: L. 0,50 LA LINEA O SPAZIO DI LINEA

Direzione ed Amministrazione
Torino, via Ospedale, 19

SOMMARIO:

Digitized by Google

Anno XII - 1903 ✻ Giugno ✻ Numero 6

Rivista Nautica

MARINA MILITARE E MERCANTILE
ROWING - YACHTING

Ufficiale per gli atti del R. Rowing-Club Italiano
del R. Yacht-Club Italiano, del R. Verbano Yacht-Club, del Club-Nautico Genovese
e del Club della Vela

Premiata con Medaglia d'Argento all'Esposizione Colombiana - Genova 1892 — con Medaglia d'Oro al Concorso Nazionale delle Pubblicazioni Sportive - Genova 1893 — con Diploma di Benemerenza all'Esposizione Internazionale di Sport in Milano 1894 e con Medaglia d'Oro all'Esposizione Generale Italiana in Torino 1898.

* Pubblicazione periodica mensile *

Abbonamento annuo: Italia L. 10 - Estero L. 12
Un numero separato Lire Una

Inserzioni: L. 0.50 la linea o spazio di linea

Direzione ed Amministrazione
Torino, via Ospedale, 19

SOMMARIO:

"THE WELLS LIGHT" REG.
WALLWORK & WELLS' PATENTS
PATENT
WELLS LIGHT
WALLWORK & WELLS' PATENTS
Ing. V. CROIZAT
TORINO
11 — Via GIOBERTI — 11
SOLO CONCESSIONARIO PER L'ITALIA
FARO PORTATILE "WELLS"
POTENZA LUMINOSA DA 1000 A 4000 CANDELE
INDISPENSABILE PER TUTTI I LAVORI NOTTURNI
Adatto specialmente pei Cantieri Navali.
Fornisce luce istantanea senza impianto preventivo.
Trasportabile ovunque il bisogno lo richieda. — Consuma olio denso di catrame.
Si può caricar d'olio mentre è acceso.
Abolisce l'uso costoso, incomodo e malsano delle torcie a vento.

CALDAIE MULTITUBOLARI INESPLODIBILI

« Brevetti Niclausse »

della Ditta J. & A. NICLAUSSE

PARIGI — Rue des Ardennes, 24 — PARIGI

Fornitrice delle Marine militari Francese, Russa, Inglese, Germanica, Americana, Italiana, Spagnuola, Portoghese, Argentina, Turca, Giapponese, ecc.

Marina Francese.	cav.
Incroc.-corazz. « Gambetta »	27.500
Id. « Gloire »	20.500
Id. « Condé »	20.500
Id. « Gueydon »	20.200
Id. « Kléber »	18.000
Nave-corazzata « Patrie »	18.000
Id. « République »	18.000
Id. « Suffren »	16.500
Id. « Marceau »	12.000
Id. « Henry IV »	11.500
Incrociat re « Jean-Bart »	10.000
Id. « Isly »	10.000
Id. « Friant »	9.000
Id. « Davout »	9.000
Nave corazzata « Requin »	7.000
Incroc.-torped. « Fleurus »	4.000
Torped. d'alto mare « Téméraire »	1.500
» » « Agile »	1 200
Cannoniera « Décidée »	1.000
Id. « Zélée »	1.000
Rimorchiatore « Travailleur »	1.000
Id. « Utile »	800
Nave-scuola Piloti « Elan »	500
Rimorchiatore « Titan »	500
Id. « Polyphème »	500
Id. « Hercule »	500
Chiatta a vap. della coraz. « Suffren »	500
Rimorchiatore « Menhir »	200
Nave-scuola asp. « Duguay-Trouin »	200
Rimorch. « Qui Vive »	150
2 chiatte a vap. (P. di Biserta) ciasc.	100
Chiatta elettrica « Charlemagne »	100
Chiatta elettrica « Charles-Martel »	100
8 scialuppe di 15 m. ciasc.	60
Pontone-gru di 25 tonn.	50
4 caldaie da canotto ciascuna	40

Marina Germanica.	cav.
Incrociatore « Ersatz-Freya »	10.000
Id. « Gazelle »	7.000

Marina Italiana.	cav.
Nave corazz. « Regina Margh. »	19.000
Incroc.-corazz. « Garibaldi »	14.000
Id. « F. Ferruccio »	14.000

Marina Spagnuola.	cav.
Incrociatore « Cristobal-Colon »	14.000
Corazzata « Pelayo »	9.000
Id. « Princesa de Asturias » (caldaia ausil.)	150
Id. « Cardenal Jimenez de Cisneros » id.	150
Id. « Numancia » id.	130
Id. « Pelayo » id.	120
Vedetta « Navarra » id.	90
Corazzata « Pelayo » id.	45
Scuola torpedini di Cartagena	30

Marina Americana.	cav.
Incroc.-corazz. « Maine »	16.000
Id. « Colorado »	23.000
Id. « Pensylvania »	23.000
Corazzata « Virginia »	20.000
Id. « Georgia »	20.000
Monitore « Nevada »	3000

Marina Giapponese.	cav.
Incrociatore « Niitaka »	10.000
Id. « Tsuchima »	10.000
Id. « Yaeyama »	7.000

Marina Russa.	cav.
Incroc.-corazz. « Waryag »	20.000
Corazzata « Retwisan »	16.000
Cannoniera « Herabry »	3.000
Nave-scuola « Ocean »	3.000

Marina Turca.	cav.
Corazzata « Messoudihje »	11.000
Incrociatore « Abdul Megid »	10.000

Marina Inglese.	cav.
Incrociatore « Berwick »	22.000
Id. « Suffolk »	22.000
Id. « Devonshire »	22.000
Id. « Carnavon »	22.000
Cannoniera « Seagull »	3.000
Id. « Fantôme »	1.400
Id. « Cadmus »	1.400
Id. « Clio »	1.400
Corazzata « New-Zealand »	18.000

Marina Portoghese.	cav.
Incroc. « Saint-Gabriel » (caldaia ausiliaria)	50
Id. « Patria » id.	[illegible]5
Cannoniera « Don Luis » id.	15

Marina Argentina.	cav.
Nave-sc. « Presidente Sarmiento »	2.000

Marina Chilena.	cav.
Incrociatore « Esmeralda »	500

Marina Mercantile. — Compagnia Generale Transatlantica « Morbihan » (2000 cav.) — Rimorchiatori del Rodano (Comp. di Navig. H. P. L. M.) « Pilate » (1000 cav.), « Ventoux » (1000 cav.), « Carnigou » (1000 cav.), « Pellevoux » (1000 cav.), « Taillefer » (1000 cav.), « Galibier » (1000 cav.) — Compagnie Générale des Bateaux Parisiens: 35 battelli di 150 cav. di forza ciascuno — Compagnie des Bateaux Omnibus de Rouen « Félix Faure » (700 cav.) — Compagnia fluviale della Cocincina, piroscafo « D'Abbadie », cargoboat « Pierre André » (1000 cav.) — Rimorchiatore « Marseillais N. 18 » — « Marius Chambon » (della Società dei rimorchiatori di Marsiglia) « Général Turr » — « Progrès » — « Cambon » cargo-boat della Compagnie des Mines d'Or de Suberbieville et de la Côte Ouest du Madagascar. — Due piroscafi americani di 16.000 tonn. ciascuno e 30.000 cavalli.

Marina da Diporto cavalli 5000.

PRINCIPALI VANTAGGI OFFERTI DALLE CALDAIE NICLAUSSE.

Sono le più leggiere, occupano il minor spazio, offrono grandi facilità di ripulimento, sono le più rapide per la messa in pressione, le più robuste e le più semplici nei loro organi non esigendo così che una spesa di manutenzione insignificante.

Le caldaie Niclausse sono quelle che dànno la più grande superficie di griglia in uno spazio determinato.

Hanno giunture metalliche assolutamente sicure, non comportano che pezzi intercambiabili, hanno tubi diritti facilmente ripulibili.

Nel caso di cambiamento di un tubo sono le sole che richiedono unicamente l'uscita del solo tubo; questa operazione si eseguisce esclusivamente sul luogo e può essere fatta in meno di un minuto da un fuochista qualsiasi.

Le caldaie Niclausse hanno oltrepassato le più alte vaporizzazioni e le più forti combustioni senza altri accessori che quelli delle caldaie ordinarie e senza causare la benchè minima deformazione del fascio tubolare composto di tubi diritti la cui dilatazione è liberissima.

Sono di facile montaggio per il loro frazionamento in pezzi di dimensioni ridotte e di poco peso; infine presentano tutta la resistenza che si può esigere dal più robusto tipo di caldaia.

Sono messe in pressione con un'enorme rapidità e si comportano egregiamente nei bruschi passaggi di funzionamento e possono colla massima prontezza passare dall'andamento regolare alle combustioni forzate. Consumano meno combustibile di qualsiasi altro tipo.

Tutti i vantaggi sopra indicati sono consacrati da prove fatte e dal funzionamento di più anni d'installazioni importantissime.

AGENTE GENERALE PER L'ITALIA: ING. PIETRO MICHELI FIGLIO

GENOVA — Via Sottoripa, n. 1, piano nobile — GENOVA.

La « Rivista Nautica » si assume l'incarico di associare a detto periodico i suoi lettori.

Cessione di Privativa Industriale o Patente d'Invenzione.

Il Signor **William John LINTON** *a Woodstook (Canadà), concessionario in Italia di un Attestato di Privativa Industriale o Patente d'Invenzione rilasciatole dal Ministero d'Agricoltura, Industria e Commercio del Regno il 12 luglio 1901, vol. 140, n. 15 (N. Generale 59.330), per:* « **Perfezionamenti negli Aerocompressori idraulici** », *offre in vendita tale sua invenzione privilegiata o la concessione di licenze d'esercizio in Italia della stessa.*

Rivolgersi per schiarimenti e trattative all'Ufficio speciale Internazionale per Brevetti d'Invenzione e Marchi di Fabbrica in Italia ed all'Estero dei signori Ingegneri RAIMONDO E CAPUCCIO, Torino, piazza Castello, n. 22, dove trovasi visibile la descrizione dell'invenzione stessa.

AGENCE GÉNÉRALE MARITIME

Società Anonima - Capitale 75.000 Frs

55, Rue de Châteaudun - PARIS

In relazione col giornale "Le Yacht", stesso indirizzo

Indirizzo Telegrafico: **Charboyne - Paris**

Da vendere o d'affittare. — Vapore di 300 tonnellate. Bellissimo yacht, 2 saloni, 6 cabine, bagni, ecc., illuminazione elettrica, lancia a vapore, velocità 12 nodi. Prezzo Lst. 9000.

Da vendere o d'affittare. — Yacht ausiliario di 200 tonn., 5 cabine, gran salone, deck house, sala da bagno, ecc.; macchina a triplice espanlione, velocissimo a vela. Prezzo fr. 125.000.

Da vendere — Yacht ausiliario di 600 tonn. Nave da mare di 1º ordine, effettuò lunghe crociere, in eccellente stato, quotato al Lloyd, caldaia nuova, ponte nuovo. Prezzo fr. 250.000.

Da vendere. — Vapore di 50 tonn., costrutto nel 1893, scafo di acciaio, lungo m. 23×4, immersione 1.60, macchina e caldaia in buono stato, visibile nel Mediterraneo. Prezzo 30.000 franchi.

Da vendere. — Vapore di 45 tonn., lungo m. 25×3.40, immersione m. 1.90, rame del 1897, visibile nel Mediterraneo. Prezzo fr. 22.000.

Da vendere. — Goletta di 170 tonn, rame e vele nuove, quotato al Lloyd, eccellente barca da mare, veloce. Prezzo Lst. 3500.

Da vendere. — Yawl di 60 tonn., vele nuove, zavorra di piombo, 2 cabine, 4 letti padronali, dispensa, ripostiglio, eccellente nave da mare, veloce. Prezzo fr. 35.000.

Da vendere. — Yawl di 120 tonn., costrutta nel 1896, m. 33×5.30, foderato di rame, vele di Lapthorn. Prezzo fr. 100.000.

Da vendere. — Goletta di 70 tonn., molto elegante, rame e vele nuove, quotata al Lloyd. Prezzo fr. 25.000.

Goletta di 109 tonn., in eccellente stato, vele nuove di Lapthorn. Prezzo fr. 35.000.

Da vendere. — Vapore di 70 tonn., costrutto nel 1893, dimensioni m. 23×4×1,60, salone, 4 cabine, quotato al Lloyd. Prezzo fr. 45.000.

Yawl di 60 tonn., costruzione recente, 2 cabine, 4 letti padronali, dispensa, ripostiglio. Prezzo fr. 30.000.

Yawl di 45 tonn., rame e vele come nuove, zavorra di piombo, vasto alloggio, visibile nel Mediterraneo. Prezzo fr. 20.000

Cutter di 35 tonn., costruzione di 1º ordine, m. 19.40×3.85, immersione m. 2.30, vele nuove di Lapthorn. Prezzo fr. 40.000.

Cutter di 24 tonn., costruzione recente, metri 16 · 3 ,0, immersione m. 2.10, foderato di rame, visibile nel Mediterraneo.

Cutter di 15 tonn., di cantiere e disegnatori celebri, vele nuove, zavorra di piombo, buone installazioni. Prezzo fr. 12.000.

Cutter di 8 tonn. Y. C. F., celebre yacht da corsa, costrutto nel 1899. Prezzo fr. 7500.

Da vendere molti yachts da corsa e da crociera come pure imbarcazioni a vapore ed a petrolio.

NAVIGAZIONE GENERALE ITALIANA

Servizi Postali regolari

da **GENOVA, NAPOLI** e **MESSINA** per **ADEN** e **MASSAUA** e per **BOMBAY**

coincidenza a **Bombay** per **Singapore** e **Hong-Kong**

Linee regolari dai porti dell'**ADRIATICO** e **MEDITERRANEO** per il **LEVANTE, ODESSA,** l'**EGITTO,** la **TUNISIA** e **TRIPOLITANIA, MALTA, CIRENAICA,** ecc. ecc.

Partenze giornaliere da **CIVITAVECCHIA** per la **SARDEGNA** e da **NAPOLI** per **PALERMO**

Tre volte la settimana da **NAPOLI** per **MESSINA**

LINEE POSTALI PER L'AMERICA

Servizi celeri combinati

CON LA

Società "LA VELOCE"

Linea settimanale

da **GENOVA** per **MONTEVIDEO** e **BUENOS AYRES**

partenza da *Genova* ogni *Mercoledì*.

GENOVA - NAPOLI - NEW-YORK

Partenze da *Genova* ogni *Lunedì*, da *Napoli* ogni *Mercoledì*.

Partenze regolari pel BRASILE e per NEW ORLEANS

Per informazioni ed acquisto dei Biglietti, rivolgersi in Torino al sig. **Erasmo Trabucco**, *agente della Navigazione Generale Italiana e della Veloce, piazza Paleocapa, 2.*

SOTOR

Unico, sicuro e garantito preservativo dei legnami immersi nell'acqua del mare dai danni della

TEREDINE

Applicazione semplicissima.

Brevettato in tutti gli Stati.

Prospetti e certificati gratis e franco.

NATALE LANGE - Torino

ANNO XII - 1903 ⁂ Luglio ⁂ NUMERO 7

Rivista Nautica

MARINA MILITARE E MERCANTILE
ROWING - YACHTING

UFFICIALE PER GLI ATTI DEL R. ROWING-CLUB ITALIANO
DEL R. YACHT-CLUB ITALIANO, DEL R. VERBANO YACHT-CLUB, DEL CLUB-NAUTICO GENOVESE
E DEL CLUB DELLA VELA

PREMIATA CON MEDAGLIA D'ARGENTO ALL'ESPOSIZIONE COLOMBIANA - GENOVA 1892 — CON MEDAGLIA D'ORO AL CONCORSO NAZIONALE DELLE PUBBLICAZIONI SPORTIVE - GENOVA 1893 — CON DIPLOMA DI BENEMERENZA ALL'ESPOSIZIONE INTERNAZIONALE DI SPORT IN MILANO 1894 E CON MEDAGLIA D'ORO ALL'ESPOSIZIONE GENERALE ITALIANA IN TORINO 1898.

* Pubblicazione periodica mensile *

ABBONAMENTO ANNUO: ITALIA L. 10 - ESTERO L. 12
UN NUMERO SEPARATO LIRE UNA
INSERZIONI: L. 0,50 LA LINEA O SPAZIO DI LINEA

Direzione ed Amministrazione
Torino, via Ospedale, 19

SOMMARIO:

Marca di Fabbrica.

Società Anonima
INTERNAZIONALE
FABBRICHE RIUNITE HOLZAPFEL-GIVONE

Prima Fabbrica Italiana di composizioni sottomarine per le carene di navi in ferro od acciaio

Composizioni LAGOLINE e DANBOLINE

per la preservazione interna delle navi e di qualunque costruzione in ferro od acciaio

Prezzi a forfait per carene in qualunque porto del mondo forniti a richiesta anche telegrafica

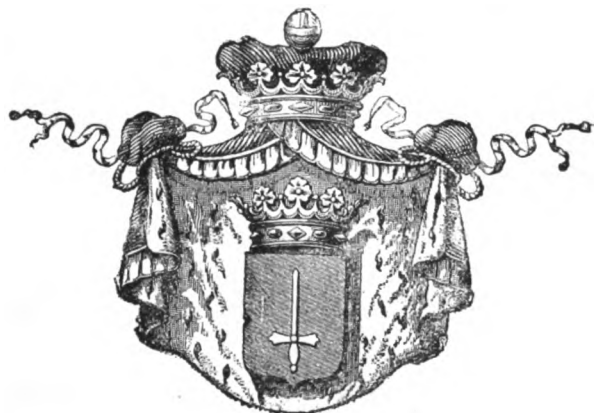
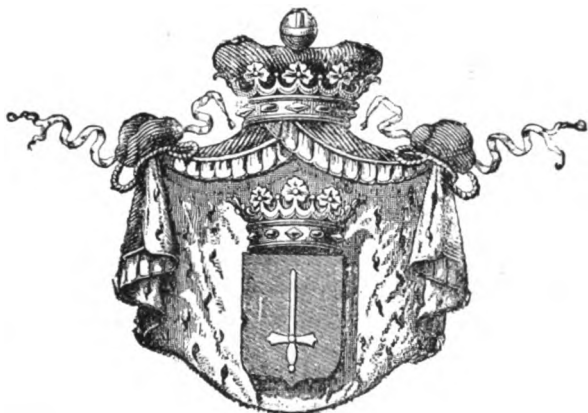
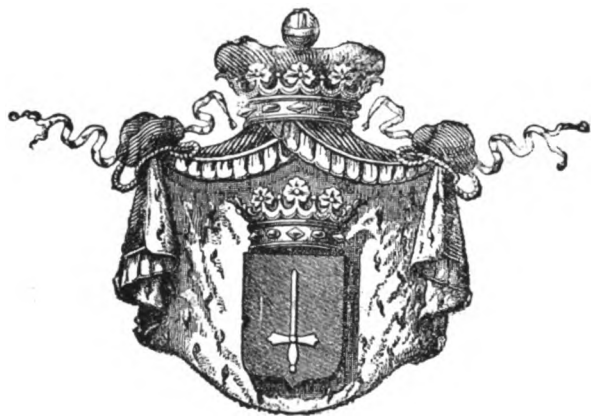
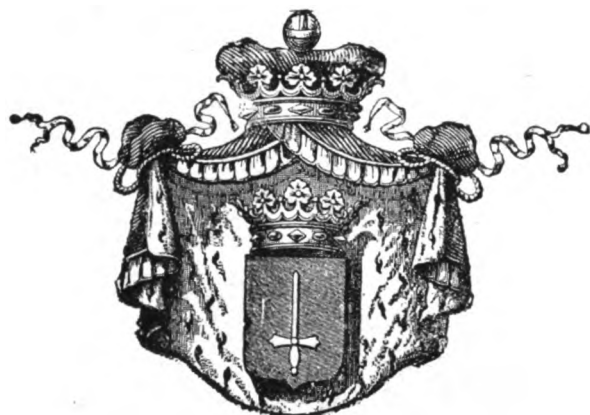
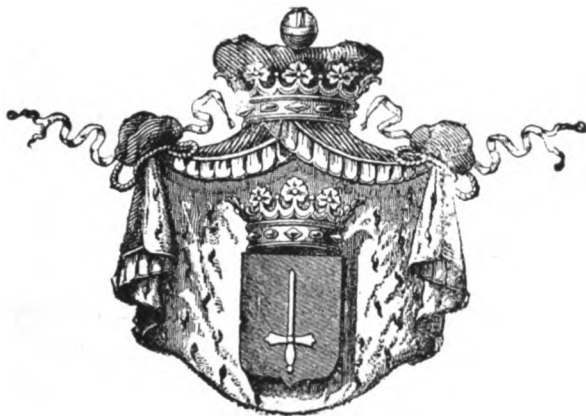
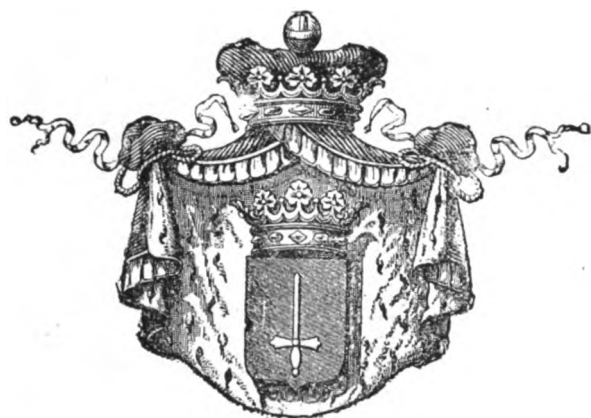
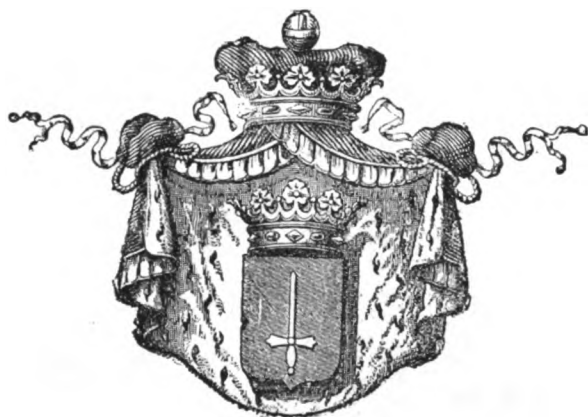
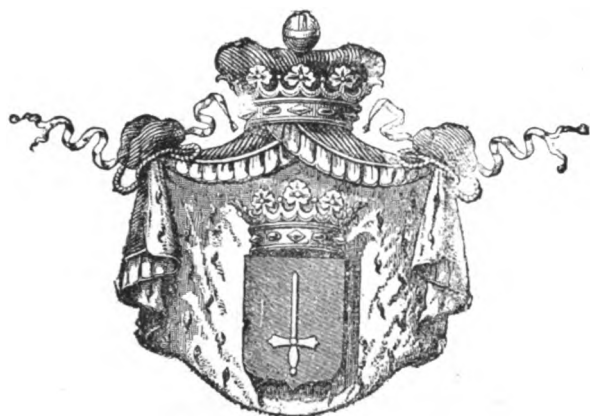
Per ulteriori schiarimenti rivolgersi alla Casa Centrale, vico Mele, 2, p. p., GENOVA

Per Telegrammi: ***Carenaggio, Genova.*** — *Telefono:* ***Num. 265.***

L. DOSSUNET

Costruttore d'Imbarcazioni da Corsa e da Passeggiata

Fornitore delle principali Società nautiche di Francia, Belgio, Olanda e Spagna
del *R. C. C. Tevere* di Roma, *Velocior* di Spezia, *Armida* e *Cerea* di Torino e *Lario* di Como

Joinville-le-Pont (Seine) presso Parigi

Agente: ***H. M. Nilsen - GENOVA.***

CHAMPAGNE • • MONTEBELLO

Au Château de Mareuil s/Ay

Preferito dal Conoscitore

Carte Blanche Extra Sec

Maximum Sec - Sillery doux (dolce).

"*Alleanza*" *Società di Assicurazioni*

(ANONIMA PER AZIONI)

Capitale sociale L. 15.000.000 - Versato L. 15.000.000

Rischi Marittimi - Trasporti - Infortunii

Tariffe eccezionalmente ridotte

SEDE IN GENOVA • PIAZZA MERIDIANA.

Agli Industriali

La Società **PATENTAKTIEBOLAGET SVEA,** *di Stoccolma, desidera vendere i suoi diritti di Privativa Industriale XX che le vengono dall'Attestato N° 51505 (Vol. 109 N° 182 Reg. Att.) per il suo* **Apparecchio elettrico registratore perfezionato per solcometro per le navi (misuratore del cammino).**

Per informazioni, visione della descrizione e dei disegni e per le trattative, rivolgersi al sig. Comandante Cav. Uff. *A. M. Massari,* Agente Internazionale di Brevetti di Invenzione, Roma, Via del Leoncino, 32.

Anno XII - 1903 ⁂ Agosto ⁂ Numero 8

Rivista Nautica

MARINA MILITARE E MERCANTILE
ROWING - YACHTING

Ufficiale per gli Atti del R. Rowing-Club Italiano
del R. Yacht-Club Italiano, del R. Verbano Yacht-Club, del Club-Nautico Genovese
e del Club della Vela

Premiata con Medaglia d'Argento all'Esposizione Colombiana - Genova 1892 — con Medaglia d'Oro al Concorso Nazionale delle Pubblicazioni Sportive - Genova 1893 — con Diploma di Benemerenza all'Esposizione Internazionale di Sport in Milano 1894 e con Medaglia d'Oro all'Esposizione Generale Italiana in Torino 1898.

* Pubblicazione periodica mensile *

Abbonamento annuo: Italia L. 10 - Estero L. 12
Un numero separato Lire Una
Inserzioni: L. 0.50 la linea o spazio di linea

Direzione ed Amministrazione
Torino, via Ospedale, 19

****

SOMMARIO:

ANNO XII - 1903 ⁂ Settembre ⁂ NUMERO 9

Rivista Nautica

MARINA MILITARE E MERCANTILE
ROWING - YACHTING

UFFICIALE PER GLI ATTI DEL R. ROWING-CLUB ITALIANO
DEL R. YACHT-CLUB ITALIANO, DEL R. VERBANO YACHT-CLUB, DEL CLUB-NAUTICO GENOVESE
E DEL CLUB DELLA VELA

PREMIATA CON MEDAGLIA D'ARGENTO ALL'ESPOSIZIONE COLOMBIANA - GENOVA 1892 — CON MEDAGLIA D'ORO AL CONCORSO NAZIONALE DELLE PUBBLICAZIONI SPORTIVE - GENOVA 1893 — CON DIPLOMA DI BENEMERENZA ALL'ESPOSIZIONE INTERNAZIONALE DI SPORT IN MILANO 1894 E CON MEDAGLIA D'ORO ALL'ESPOSIZIONE GENERALE ITALIANA IN TORINO 1898.

* Pubblicazione periodica mensile *

ABBONAMENTO ANNUO: ITALIA L. 10 - ESTERO L. 12
UN NUMERO SEPARATO LIRE UNA
INSERZIONI: L. 0. 50 LA LINEA O SPAZIO DI LINEA

Direzione ed Amministrazione
Torino, via Ospedale, 19

SOMMARIO:

Digitized by Google

VERO LIQUORE BÉNÉDICTINE

Dell'Abbadia di Fécamp, creato nel 1510

Tonico, squisito, digestivo

IL MIGLIORE DI TUTTI I LIQUORI

La Distilleria dell'Abbadia di Fécamp fabbrica anche l'**Alcool di Menta** e l'**Acqua di Melissa dei Benedettini**, prodotti squisiti ed essenzialmente igienici, raccomandati dalle celebrità mediche di Francia e dell'estero.

Esigere sempre in basso di ogni bottiglia l'etichetta quadrata portante la firma del Direttore Generale

LLOYD SICILIANO

Società di Assicurazione e Riassicurazioni

Rischi Marittimi e Terrestri

SEDE IN PALERMO

CRESPI FABBRI & C. - Agenzia di Genova.

C. E T. T. PATTISON

Stabilimento Meccanico e Cantiere navale

ai Granili - NAPOLI

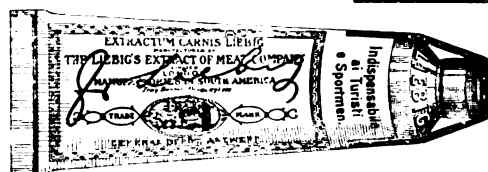
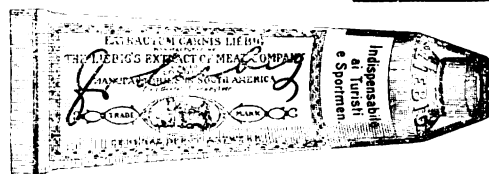
Costruzione di yachts a vela ed a vapore

Bastimenti in acciaio a vela ed a vapore

Macchine e caldaie marine

di qualunque tipo e grandezza

Macchine per stabilimenti industriali

Disegni e preventivi a richiesta

DA VENDERE

interessante collezione di negative di nautica dello studio fotografico U. Conti-Vecchi.

Per maggiori informazioni rivolgersi agli eredi, via Chiodo, 4, Spezia.

CLAVERIE père et Fils ainé

VELAI

80, Boulevard dela Plage-Arcachon (Gironde)

Medaglia d'oro Marsiglia 1896

Specialità per yacht da corsa, da diporto e da crociera

Fornitori dei principali cantieri italiani

FRATELLI PICCHIOTTI - Costruttori Navali

Limite sull'Arno (Firenze) - Livorno (Torretta)

Barche a vapore, a benzina e ad alccol

Barche da diporto e da corsa

Barche in tela pieghevoli

Barche sempre pronte in cantiere

Prezzi medici

AVENARIUS
CARBOLINEUM
PATENT
OLIO-VERNICE
PER LA PERFETTA CONSERVAZIONE DEL LEGNO
L'UNICO EFFICACE
NATALE LANGE·TORINO

Anno XII - 1903 ⁂ Ottobre ⁂ Numero 10

Rivista Nautica

MARINA MILITARE E MERCANTILE
ROWING - YACHTING

Ufficiale per gli Atti del R. Rowing-Club Italiano
del R. Yacht-Club Italiano, del R. Verbano Yacht-Club, del Club-Nautico Genovese
e del Club della Vela

Premiata con Medaglia d'Argento all'Esposizione Colombiana - Genova 1892 — con Medaglia d'Oro al Concorso Nazionale delle Pubblicazioni Sportive - Genova 1893 — con Diploma di Benemerenza all'Esposizione Internazionale di Sport in Milano 1894 e con Medaglia d'Oro all'Esposizione Generale Italiana in Torino 1898.

* Pubblicazione periodica mensile *

Abbonamento annuo: Italia L. 10 - Estero L. 12
Un numero separato Lire Una

Inserzioni: L. 0,50 la linea o spazio di linea

Direzione ed Amministrazione
Torino, via Ospedale, 19

SOMMARIO:

SALVADÈ & C., GENOVA

SUCCURSALE DELLA

Fabbrica di Colori di Kitzingen " C. Pflug "

KITZINGEN S/M (BAVIERA)

Ufficio: **GENOVA (Campetto, 10)** — Stabilimento: **RIVAROLO (Ligure)**

Medaglia d'Oro
Esposizione Industriale Genova 1901

Telegrammi: SALVADÈ - Genova
Telefono N. 2-86 - 7-43

Colori smalto Pflug. — Resistenti agli acidi, per locali di accumulatori, ospedali, sale d'operazioni, ecc. e d'uso generale per locali interni, su ferro, legno e muro.

Massa di Platino da pittura Pflug. — Colore ad olio ammigliorato. Durata garantita. Questo colore, composto unicamente di basi metalliche, è riconosciuto il materiale di pittura il più idoneo e il più resistente su ferro, legno, pietre, muri, ecc.

Excelsior. — Vernice a colori lucidissima, garantita inalterabile tanto in locali interni che esterni, facciate di case, ecc.

Kautschukgen. — Vernice per rendere impermeabile qualunque stoffa, resistente alle influenze della atmosfera.

Vernice sottomarina. — Nuovissima composizione, garantita per ottimo successo sotto ogni rapporto.

Lucido per pavimenti in legno *(Parquets)* e alla veneziana.

Colori e Vernici da pittura d'ogni genere, per Ferrovie, per la Marina e per ogni scopo industriale.

" L'UNIVERSO "

COMPAGNIA ITALIANA D'ASSICURAZIONE

CONTRO I RISCHI DEI TRASPORTI MARITTIMI E TERRESTRI

Capitale Sociale L. 2.250.000

Sede in Milano - Agenzia in Torino, via Arsenale, 10.

Fratelli TARONI

Costruttori di imbarcazioni

SPECIALITA':

Yachts a vapore, Battelli con motori a benzina ed elettrici
YACHTS A VELA
Imbarcazioni a remi d'ogni genere
DI LUSSO E PER DIPORTO

CARATE LARIO (Lago di Como).

Pulizia di Bordo

DÉTERGENT

in uso su tutte le navi francesi, inglesi ed italiane.

Toglie la pittura, la vernice ed il catrame dai congegni di punteria, carene, ecc. Lava i ponti nella parte superiore. Con questo *détergent* due uomini fanno maggior quantità di lavoro di dieci che adoperino il raschiatoio.

Lo stesso prodotto in pasta: 2 fr. il Kg.
M. VILLAIN, 18, Rue Vitruve, Paris.

Fratelli GARACCIO

PIAZZA CASSINI, 11, NIZZA

Agenti dell'Union des Yachts Français, del R. Yacht-Club Italiano e del Cercle de la Voile de Paris

Approvigionamenti per navi — Veleria — Assortimento di tele e cordami delle migliori fabbriche — Vapori — Rimorchiatori — Battelli cisterna.

" La Côte d'Azur sportive "

PERIODICO DI YACHTING E DI AUTOMOBILISMO

Abbonamento per l'Unione Postale 10 fr. all'anno.

L. ANDRAU, Direttore - 2 Avenue des Phocéen

NIZZA

ANNO XII - 1903 ⁂ Novembre ⁂ NUMERO 11

Rivista Nautica

MARINA MILITARE E MERCANTILE
ROWING - YACHTING

UFFICIALE PER GLI ATTI DEL R. ROWING-CLUB ITALIANO
DEL R. YACHT-CLUB ITALIANO, DEL R. VERBANO YACHT-CLUB, DEL CLUB-NAUTICO GENOVESE
E DEL CLUB DELLA VELA

PREMIATA CON MEDAGLIA D'ARGENTO ALL'ESPOSIZIONE COLOMBIANA - GENOVA 1892 — CON MEDAGLIA D'ORO AL CONCORSO NAZIONALE DELLE PUBBLICAZIONI SPORTIVE - GENOVA 1893 — CON DIPLOMA DI BENEMERENZA ALL'ESPOSIZIONE INTERNAZIONALE DI SPORT IN MILANO 1894 E CON MEDAGLIA D'ORO ALL'ESPOSIZIONE GENERALE ITALIANA IN TORINO 1898.

* Pubblicazione periodica mensile *

ABBONAMENTO ANNUO: ITALIA L. 10 - ESTERO L. 12
UN NUMERO SEPARATO LIRE UNA
INSERZIONI: L. 0,50 LA LINEA O SPAZIO DI LINEA

Direzione ed Amministrazione
Torino, via Ospedale, 19

SOMMARIO:

VERO LIQUORE BÉNÉDICTINE

Dell'Abbadia di Fécamp, creato nel 1510

Tonico, squisito, digestivo

IL MIGLIORE DI TUTTI I LIQUORI

La Distilleria dell'Abbadia di Fécamp fabbrica anche l'**Alcool di Menta** e l'**Acqua di Melissa dei Benedettini,** prodotti squisiti ed essenzialmente igienici, raccomandati dalle celebrità mediche di Francia e dell'estero.

Esigere sempre in basso di ogni bottiglia l'etichetta quadrata portante la firma del Direttore Generale

---

Cessione di Privativa Industriale o Brevetto d'Invenzione

Il Signor **LOUIS LACOSTE,** *à Montreal (Canadà), concessionario in Italia di un Attestato di Privativa Industriale o Brevetto d'Invenzione rilasciatogli dal Ministero d'Agricoltura, Industria e Commercio del Regno il 20 luglio 1891, Vol. 140, n. 189 (Numero Generale 59530), per:* « **Dispositif nouveau et utile pour freiner la vitesse des navires** », *offre in vendita tale sua invenzione privilegiata o la concessione di licenze d'esercizio in Italia della stessa.*

Rivolgersi per schiarimenti all'Ufficio speciale Internazionale per Brevetti d'Invenzione e Marchi di Fabbrica in Italia ed all'Estero dei signori Ingegneri RAIMONDO E CAPUCCIO, Torino, piazza Castello, 22.

L. DOSSUNET

Costruttore d'Imbarcazioni da Corsa e da Passeggiata

Fornitore delle principali Società nautiche di Francia, Belgio, Olanda e Spagna

del *R. C. C. Tevere* di Roma, *Velocior* di Spezia, *Armida* e *Cerèa* di Torino e *Lario* di Como

Joinville-le-Pont (Seine) presso Parigi

Fratelli TARONI

Costruttori di imbarcazioni

SPECIALITÀ:

Yachts a vapore, Battelli con motori a benzina ed elettrici

YACHTS A VELA

Imbarcazioni a remi d'ogni genere

DI LUSSO E PER DIPORTO

CARATE LARIO (Lago di Como).

Fratelli GARACCIO

PIAZZA CASSINI, 11, NIZZA

Agenti dell'Union des Yachts Français, del R. Yacht-Club Italiano e del Cercle de la Voile de Paris

Approvigionamenti per navi — Veleria — Assortimento di tele e cordami delle migliori fabbriche — Vapori — Rimorchiatori — Battelli cisterna.

Pulizia di Bordo

DÉTERGENT

in uso su tutte le navi francesi, inglesi ed italiane.

Toglie la pittura, la vernice ed il catrame dai congegni di punteria, carene, ecc. Lava i ponti nella parte superiore. Con questo *détergent* due uomini fanno maggior quantità di lavoro di dieci che adoperino il raschiatoio.

Lo stesso prodotto in pasta: 2 fr. il Kg.

M. VILLAIN, 13, Rue Vitruve. Paris.

FRATELLI PICCHIOTTI - Costruttori Navali

Limite sull'Arno (Firenze) - Livorno (Torretta)

Barche a vapore, a benzina e ad alcool
Barche da diporto e da corsa
Barche in tela pieghevoli
Barche sempre pronte in cantiere

Prezzi modici

Digitized by Google

Anno XII - 1903 ⁂ Dicembre ⁂ Numero 12

Rivista Nautica

MARINA MILITARE E MERCANTILE
ROWING - YACHTING

Ufficiale per gli Atti del R. Rowing-Club Italiano del R. Yacht-Club Italiano, del R. Verbano Yacht-Club, del Club-Nautico Genovese e del Club della Vela

Premiata con Medaglia d'Argento all'Esposizione Colombiana - Genova 1892 — con Medaglia d'Oro al Concorso Nazionale delle Pubblicazioni Sportive - Genova 1893 — con Diploma di Benemerenza all'Esposizione Internazionale di Sport in Milano 1894 e con Medaglia d'Oro all'Esposizione Generale Italiana in Torino 1898.

* Pubblicazione periodica mensile *

Abbonamento annuo: Italia L. 10 - Estero L. 12
Un numero separato Lire Una
Inserzioni: L. 0.50 la linea o spazio di linea

Direzione ed Amministrazione
Torino, via Ospedale, 19

SOMMARIO:

"THE WELLS LIGHT" REG.
WALLWORK & WELLS' PATENTS
PATENT
WELLS LIGHT
WALLWORK & WELLS' PATENTS
Ing. V. CROIZAT
TORINO
11 — Via GIOBERTI — 11
SOLO CONCESSIONARIO PER L'ITALIA
FARO PORTATILE "WELLS"
POTENZA LUMINOSA DA 1000 A 4000 CANDELE
INDISPENSABILE PER TUTTI I LAVORI NOTTURNI
Adatto specialmente pei Cantieri Navali.
Fornisce luce istantanea senza impianto preventivo.
Trasportabile ovunque il bisogno lo richieda. — Consuma olio denso di catrame.
Si può caricar d'olio mentre è acceso.
Abolisce l'uso costoso, incomodo e malsano delle torcie a vento.

AVENARIUS
CARBOLINEUM
PATENT
OLIO-VERNICE
PER LA PERFETTA CONSERVAZIONE DEL LEGNO
L'UNICO EFFICACE
NATALE LANGE·TORINO